



Nousuja joukkoliikenteeseen – myös maaseudulla?



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Henriika Weiste, Insinööritoimisto Liidea Oy		Tutkimus	
Minna Soininen, Insinööritoimisto Liidea Oy		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi			
Nousuja joukkoliikenteeseen – myös maaseudulla?			
Tiivistelmä			
<p>Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää edellytyksiä ja keinoja joukkoliikenteen runkoverkon säilyttämiseksi ja joukkoliikenteen matkustajamäärien lisäämiseksi maaseudulla. Tavoitteena oli selvittää Suomessa ja ulkomailla paikallisesti toteutuneita hyviä kokemuksia, ja esimerkkitapausten perusteella tehdä esityksiä toimenpiteistä, joita maaseutuliikenteen rahoituksessa ja suunnittelussa eri tahojen kannattaa ottaa huomioon.</p> <p>Joukkoliikenteen toimintaedellytysten syvällisempää ymmärrystä varten koottiin tilastotietoja asutuksen ja liikkumisen sekä joukkoliikenteen tarjonnan, kysynnän ja rahoituksen kehittymisestä maaseudulla. Kehittämissuosituksen kirjoittamista varten selvitettiin suomalaisia ja ulkomaisia esimerkkitapauksia, joissa maaseudun joukkoliikenteen matkustajamääriä on voitu paikallisesti lisätä tai vähenemistä hillitä. Lisäksi arvioitiin erilaisten kaupungeissa toteutettujen ja toteutettaviksi suunniteltujen kehittämistoimenpiteiden soveltumista maaseudulle.</p> <p>Väestönkehitys sekä liikkumistottumusten ja joukkoliikenteen rahoituksen kehitys johtavat väistämättä joukkoliikennepalvelujen vähenemiseen maaseudulla. Kaikilla alueilla ei siis tulevaisuudessa ole enää mahdollista ylläpitää säännöllisesti liikennöitäviä joukkoliikennepalveluja. Peruspalveluiden tulee kuitenkin olla saavutettavissa, jotta ihmiset voivat asua maaseudulla. Hiljaisimmilla alueilla kysynnän vähetessä palveluiden saavutettavuus voidaan kustannustehokkaimmin turvata tarpeen mukaan liikennöitävällä kutsuliikenteellä. Rahoitusta tulee kohdentaa yksittäiskuljetusten rahoituksen sijaan kaikkia palvelevan liikenteen rahoitukseen. Väestön ikääntymisen myötä kuljetuspalvelujen kysyntä kasvaa todennäköisesti voimakkaimmin yli 75-vuotiaiden asukkaiden ikäryhmässä.</p> <p>Maaseutuliikenteen matkustajamääriä on paikallisesti saatu lisättyä, mutta se on lähes kaikissa tapauksissa edellyttänyt määrätietoista palvelukokonaisuuden kehittämistä ja myös merkittäviä rahallisia panostuksia. Valtakunnan tasolla tarvitaan linjaus siitä, halutaanko peruspalvelujen ylipäättään olevan maaseudulla saavutettavissa julkisella liikenteellä ja millä keinoin palvelujen saavutettavuus toteutetaan. Rahoitusta tulee kohdentaa uudelleen. Uudenlaisia joukkoliikennepalveluja tulee kehittää ja palveluista tiedottamista lisätä. Käyttäjät tulee kytkeä mukaan joukkoliikenteen suunnitteluun ja kehittämiseen. Maaseutujoukkoliikenteen imagoa tulee parantaa.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
joukkoliikenne, maaseutu, kuljetuspalvelut, peruspalvelut			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilö/LVM Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 72/2005		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	952-201-443-5 (painotuote) 952-201-444-3 (verkkojulkaisu)
Kokonaissivumäärä	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
118	suomi	25 €	julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Edita Publishing Oy		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Henriika Weiste, Insinööritoimisto Liidea Oy		Undersökning	
Minna Soininen, Insinööritoimisto Liidea Oy		Uppdragsgivare	
		Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation (även den finska titeln)			
Fler påstigningar i kollektivtrafiken – även på landsbygden?			
Referat			
<p>Målet för undersökningen var att utreda under vilka förutsättningar och med vilka medel man kan bevara kollektivtrafikens stomnät och öka passagerarantalet i kollektivtrafiken på landsbygden. Avsikten var att utreda goda, lokala erfarenheter i Finland och utomlands och att utifrån exempelfall ge förslag till åtgärder som olika instanser borde ta i beaktande vid finansieringen och planeringen av landsbygdstrafiken.</p> <p>För att nå en djupare insikt i kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar insamlades statistiska uppgifter om hur bosättningen och resvanorna samt kollektivtrafikens utbud, efterfrågan och finansiering på landsbygden har utvecklats. För utarbetandet av utvecklingsrekommendationer utreddes finländska och utländska exempelfall där passagerarvolymerna i kollektivtrafiken på landsbygden lokalt kunnat ökas eller minskningen av dem bromsas upp. Dessutom utvärderades olika utvecklingsåtgärder som vidtagits eller planerats i städer med hänseende på deras tillämplighet på landsbygden.</p> <p>Befolkningsutvecklingen och utvecklingen när det gäller resvanorna och finansieringen av kollektivtrafiken kommer oundvikligen att leda till att kollektivtrafiktjänsterna minskar på landsbygden. I framtiden kommer det alltså inte att vara möjligt att upprätthålla reguljära kollektivtrafiktjänster i alla områden. Basservicen måste dock vara tillgänglig för att människor ska kunna bo på landsbygden. I de minst befolkade områdena kan tillgängligheten till basservice vid minskad efterfrågan tryggas mest kostnads-effektivt genom anropstrafik efter behov. Finansieringen ska inriktas på trafik som betjänar alla och inte på enskilda transporter. I och med att befolkningen åldras kommer efterfrågan på transporttjänster sannolikt att öka kraftigast i åldersgruppen 75 år och äldre.</p> <p>Passagerarvolymen i landsbygdstrafiken har kunnat ökas lokalt, men detta har i nästan samtliga fall krävt en målmedveten utveckling av servicehelheten samt dessutom betydande ekonomiska satsningar. På riksnivå behövs riktlinjer för frågan om man överhuvudtaget vill att basservicen ska vara tillgänglig genom kollektivtrafik på landsbygden och med vilka medel detta i så fall ska genomföras. Finansieringen behöver omallokeras. Nya kollektivtrafiktjänster skall tas fram och informationen om tjänsterna ökas. Användarna skall tas med i planeringen och utvecklingen av kollektivtrafiken. Landsbygdstrafikens image måste förbättras.</p>			
Nyckelord			
kollektivtrafik, landsbygd, transporttjänster, basservice			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid kommunikationsministeriet är Katariina Myllärniemi.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 72/2005		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	952-201-443-5 (trycksak) 952-201-444-3 (nätpublikation)
Sidoantal	Språk	Pris	Sekretessgrad
118	finska	25 €	offentlig
Distribution		Förlag	
Edita Publishing Ab		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Henriika Weiste, Insinööritoimisto Liidea Oy		Type of publication Report	
Minna Soininen, Insinööritoimisto Liidea Oy		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Upswing in rural public transport?			
Abstract <p>The aim of the study was to examine if, and how, the backbone network of public transport could be maintained and the ridership increased in rural areas. The objective was to gather good local experiences from Finland and abroad, and, on the basis of those examples, make proposals for actions that should be taken into consideration in the funding and planning of rural transport.</p> <p>To more deeply understand the operational preconditions of public transport, statistics were compiled of population and movement as well as the supply and demand of rural public transport and the development of its funding. For the purpose of writing development recommendations, examples were explained from Finland and abroad in which ridership of rural public transport has been successfully increased locally or a decrease curbed. The study also assesses whether various development measures adopted in and planned for cities can be applied to rural areas.</p> <p>Population trends, the development in people's choice of transport mode, and public transport funding will inevitably lead to a reduction in rural public transport services. Thus, in the future, it will not be possible to maintain regular public transport services in all areas. However, basic services should be accessible in order for people to be able to live in rural areas. As demand lowers in the quietest areas, the most cost-effective way to ensure accessibility of services is demand-responsive public transport. Funding should be allocated to transport that serves everyone instead of funding individual transports. With the ageing of the population, the demand for transport services will most likely grow the most among residents of more than 75 years old.</p> <p>The riderships of rural transport have been successfully increased locally, which in nearly all cases has required determined and focused development of the service package as well as significant monetary investments. On a national scale, we need to define our policy on whether or not basic services should be accessible with public transport in rural areas at all, and what measures could be employed to ensure the accessibility of those services. Funding should be re-allocated. New types of public transport services should be developed and more information of services should be provided. Furthermore, users should be engaged in the planning and development of public transport and the public image of rural public transport should be improved.</p>			
Keywords public transport, rural areas, transport services, basic services			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Katariina Myllärniemi			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 72/2005		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 952-201-443-5 (printed version) 952-201-444-3 (electronic version)
Pages, total 118	Language Finnish	Price €25	Confidence status Public
Distributed by Edita Publishing Ltd		Published by Ministry of Transport and Communications	

ESIPUHE

Maaseutuliikenteen tilanne näyttää haasteelliselta. Maaseudun joukkoliikennevuorojen kysynnän väheneminen on johtanut linjaliikenteen lakkauttamiseen ja sen siirtymiseen lääninhallitusten ja kuntien ostoliikenteeksi. Lääninhallitusten ostoliikenteen määräraha ei riitä liikenteen ostamiseen kaikille alueille, eikä se olisi perusteltuakaan vähäisen kysynnän takia. Kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten kustannukset kasvavat, eikä kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen pystytä panostamaan riittävästi. Väestönkehitys-, autonomistus-, matkustus- ja ajokorttitilastot eivät osoita joukkoliikenteen käytön osuuden kasvua, vaan päinvastoin tilanne heikkenee. Peruspalveluiden tulee kuitenkin olla saavutettavissa, jotta ihmiset voivat asua maaseudulla.

Jos tarkastelutaso siirretään koko maan tilanteesta yksittäisiin kuntiin tai liikenteisiin, löytyy maaseutuliikenteestä hyviä menettelyjä, joilla on pystytty turvaamaan tai jopa kasvattamaan matkustajamääriä. Lisäksi kaupunkiliikenteissä on viime vuosina kehitetty tai jo sovellettu toimia, joilla matkustajamääriä on pystytty lisäämään. Osaa toimenpiteistä voitaisiin soveltaa myös maaseudulla.

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää edellytyksiä ja keinoja joukkoliikenteen runkoverkon säilyttämiselle ja joukkoliikenteen matkustajamäärien paikalliselle lisäämiselle sekä tehdä toteutuneiden hyvien kokemusten perusteella esityksiä toimenpiteistä, joita maaseutuliikenteen rahoituksessa ja suunnittelussa eri alueilla tulee ottaa huomioon. Tavoitteena on, että tutkimuksen tuloksista on apua lääninhallitusten, kuntien ja bussiyritysten maaseutuliikenteen suunnittelusta vastaaville sekä maankäytön suunnittelijoille sekä päätöksentekijöille maaseudun julkisen liikenteen palvelujen tulevaisuutta pohdittaessa.

Työ on tehty osana liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa (JOTU). Työtä on ohjannut työryhmä, jossa ovat olleet edustettuina

Ari Hoppania	Oulun lääninhallitus (pj.)
Katariina Myllärniemi/Sabina Lindström	Liikenne- ja viestintäministeriö
Liisa Joenperä	Itä-Suomen lääninhallitus
Rauno Matintupa	Länsi-Suomen lääninhallitus
Mikko Saavola/Jukka Haavikko	Linja-autoliitto
Tarja Pulli/Olli Veijola	Taksiliitto
Kirsi Ylipiessa	Kemi-Tornio alueen kehittämiskeskus
Kati Kiiskilä	JOTU/Liidea Oy

Tutkimus on tehty Insinööritoimisto Liidea Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet dipl.ins. Henriika Weiste ja dipl.ins. Minna Soininen.

Helsingissä 14. päivänä lokakuuta 2005

Katariina Myllärniemi
Ylitarkastaja

SISÄLLYSLUETTELO

MÄÄRITELMIÄ.....	6
1 JOHDANTO	9
1.1 YHTEENVETO	9
1.2 TAUSTAA	9
1.3 TUTKIMUKSEN TAVOITTEET	10
1.4 TARKASTELUTAPA	11
1.5 MONENLAISTA MAASEUTUA	12
1.6 VÄESTÖ KESKITTYY	14
1.7 ASUKKAITA MAALLE?	16
2 JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJÄT MAASEUDULLA	19
2.1 YHTEENVETO	19
2.1 LIIKKUMISEN TUNNUSLUKUJA	19
2.2 MAASEUTULIIKENTEEN KÄYTTÄJÄRYHMÄT	26
2.3 KÄYTTÄJÄRYHMÄT TULEVAISUUDESSA	29
3 MAASEUTULIIKENTEEN KEHITTYMINEN	38
3.1 YHTEENVETO	38
3.2 MAASEUTULIIKENTEEN JÄRJESTÄMISPERIAATTEET	38
3.3 PERUSPALVELUTASO.....	39
3.4 SUUNNITTELUJÄRJESTELMÄ.....	40
3.5 KYSYNNÄN KEHITTYMINEN	40
3.6 LIIKENNETARJONNAN KEHITTYMINEN.....	42
3.7 RAHOITUKSEN KEHITTYMINEN.....	43
3.8 SEUTU- JA TYÖMATKALIPPUJEN KYSYNTÄ	47
3.9 MAASEUDUN TAKSIT	49
4 LIPPUTULOOPERUSTEISEN LIIKENTEEN TOIMINTAEDELLYTYSTEN VERTAILUA.....	51
4.1 YHTEENVETO	51
4.2 VERTAILUAINEISTO JA PERIAATTEET	51
4.3 LINJALIIKENTEEN ALUEELLINEN KATTAVUUS	52
5 MAASEUDULLA TOTEUTETTUA KEHITTÄMISKOKEILUJA.....	56
5.1 YHTEENVETO	56
5.2 LIPPUJÄRJESTELMÄT	56
5.3 MATKAKETJUT, MATKOJENYHDISTELY JA PALVELULIIKENNE.....	57
5.4 LIIKENNETARJONNAN MUUTOKSET	57
5.5 LIITYNTÄLIIKENTEET	58
5.6 TYÖMATKAYHTEYKSIEN NOPEUTTAMINEN	59
6 KAUPUNKISEUTUJEN TOIMENPITEIDEN SOVELTUVUUS	60
7 KANSAINVÄLISIÄ KOKEMUKSIA	64

8	JOHTOPÄÄTÖKSET	66
8.1	YHTEENVETO	66
8.2	LIPPUTULOOPERUSTEISEN LIIKENTEEN TOIMINTAMAHDOLLISUUDET	66
8.3	HAASTEET.....	67
8.4	MIELIKUVA	67
8.5	SUUNNITELMALLISUUS JA YHTEISTYÖ	68
8.6	NOUSUJA MAASEUDUN JOUKKOLIIKENTEESEEN?	69
9	MAASEUTULIIKENTEEN KEHITTÄMISESITYKSIÄ.....	71
9.1	VALTAKUNNANTASON KEHITTÄMISESITYKSIÄ.....	71
9.2	ALUETASON KEHITTÄMISESITYKSIÄ.....	74
	LÄHDELUETTELO.....	77
	LIITE 1: SUOMALAISET ESIMERKKITAPAUKSET	79
	LIPPUJÄRJESTELMÄT	79
	MATKOJENYHDISTELY	80
	LIKENNETARJONNAN MUUTOKSET	85
	LIITYNTÄLIIKENTEET	89
	TYÖMATKAYHTEYKSIEN NOPEUTTAMINEN	91
	LIITE 2: KANSAINVÄLISET KOKEMUKSET	92
	VIRGIL	92
	ARTS – INNOVATIIVISTEN KOKEILUJEN ARVIOINTI.....	93
	SAKSA	94
	ALANKOMAAT	100
	RUOTSI.....	103

MÄÄRITELMIÄ

Seuraavassa on esitetty muutamia keskeisiä, tässä tutkimuksessa käytettyjä käsitteitä.(1, 2, 3)

Avoim joukkoliikenne on joukkoliikennettä, jota voi käyttää kuka tahansa. Avoimen joukkoliikenteen vastakohta ovat erilliskuljetukset.

Erilliskuljetuksilla tarkoitetaan pelkästään tiettyä asiakasryhmää, esimerkiksi koululaisia tai sosiaalitoimen asiakkaita palvelevaa tilausliikennettä. Erilliskuljetus voidaan järjestää tilausliikenteenä joko bussilla joukkoliikenneluvalla tai taksilla taksiluvalla.

Joukkoliikenteellä tarkoitetaan linjaliikennettä, ostoliikennettä ja muuta säännöllistä henkilöliikennettä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä.

Julkisella henkilöliikenteellä tarkoitetaan toimivaltaisen viranomaisen organisoimia yleistä taloudellista etua koskevia liikennepalveluja, joita tarjotaan yleisölle yhtäjaksoisesti ketään syrjimättä. **Julkinen liikenne** kattaa kaikki liikenteen muodot, joissa matkustaja ei itse omista kulkuneuvoaan. Julkinen liikenne on siis kenen tahansa vapaasti käytettävissä, joskin yleensä vain rahallista korvausta vastaan. Käsite on lähes, muttei täysin yhteneväinen **joukkoliikenteen** kanssa, jossa samalla kulkuneuvolla liikkuu useampia toisilleen vieraita matkustajia yhtä aikaa.

Kaupunkimaisella paikallisliikenteellä tarkoitetaan linja- tai ostoliikennettä, joka palvelee ensisijaisesti taajama-alueen sisäisiä matkustustarpeita ja

- a) jota ajetaan vähintään kuusi vuoroa päivässä ja jonka vuorovälit ovat korkeintaan kaksi tuntia; tai
- b) joka on muuhun kaupunkimaiseen paikallisliikenteeseen integroitu palvelulinja.

Kutsujoukkoliikenteellä tarkoitetaan etukäteen tehdystä tilauksesta määritellyllä alueella ajettavaa jatkuvaluonteista osto- tai tilausliikennettä, jonka reitti ja aikataulu määräytyvät tilausten perusteella ja matkojenyhdistelykeskuksen/matkapalvelukeskuksen tai muun yhdistelypalvelun toimenpiteiden avulla.

Linjaliikenteellä tarkoitetaan luvanvaraista henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä, jonka reitin liikennelupaviranomainen vahvistaa ja jonka harjoittaminen ei perustu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, liikenneministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn ostosopimukseen.

Lipputuki on yhteiskunnan rahoitusta joukkoliikenteessä matkustamiselle. Lipputuen perusteena on joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattaminen sekä säännöllisesti matkustavien henkilöiden maksaman asiakashinnan alentaminen.

Matkapalvelukeskuksella (MPK) tarkoitetaan toimintapaikkaa,

- a) jossa otetaan vastaan asiakkailta tulevia kuljetustilauksia,
- b) josta asiakkaat ohjataan käyttämään heidän tarpeisiinsa soveltuvaa linja- tai ostoliikennettä tai jossa tilaukset yhdistellään ja reititetään, ja
- c) josta yhdistämällä syntyvät liikennekokonaisuudet välitetään kutsujoukkoliikenteenä ajettavaksi.

Ostoliikenteellä tarkoitetaan joukkoliikenneluvan tai taksiluvan nojalla harjoitettavaa henkilöliikennettä, joka on säännöllistä, jonka palvelut ovat yleisesti käytettävissä ja jonka hoitaminen perustuu kunnan, kuntayhtymän, pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan, liikenneministeriön tai lääninhallituksen kanssa tehtyyn palveluiden ostamista koskevaan sopimukseen.

Palveluliikenne voi olla kutsuhjaukseen perustuvaa, kiinteällä tai joustavalla reitillä tai ilman ennalta määrättyä reittiä ajavaa, kaikille avointa liikennettä. Palvelu-sana viittaa siihen, että vanhempien ihmisten ja toimintaesteisten henkilöiden tarpeet on otettu huomioon tavanomaista joukkoliikennettä kehittyneemmällä tavalla. Palveluliikennettä voidaan järjestää bussilla linjaliikenneluvalla itsekannattavana linjaliikenteenä tai joukkoliikenneluvalla ostoliikenteenä tai taksiluvalla joko itsekannattavana joukkoliikenteenä tai ostoliikenteenä.

Palvelulinjalla tarkoitetaan sellaista ostoliikennettä, jonka reitti on erityisesti suunniteltu ja jossa käytetty ajoneuvo on valittu ja kuljettaja koulutettu tai valittu iäkkäiden ja vammaisten asiakkaiden tarpeet huomioon ottaen; palvelulinjan reittiin voidaan tehdä poikkeamia asiakkaiden tarpeiden mukaan.

Runkoliikenteellä tarkoitetaan linja-autolla tai taksilla hoidettavia pysyväisluonteisia, kuntakeskusten välisiä ja muita kuntarajat ylittäviä välttämättömiä peruspalveluyhteyksiä sekä sellaisia kunnan sisäisiä peruspalveluyhteyksiä, joilla voidaan tyydyttää eri väestöryhmien eri matkustustarpeet.

Seudullinen liikenne tarkoittaa usean kunnan alueelle ulottuvaa liikennettä.

Seutulippu on kuntien, valtion ja bussiyritysten tarjoama, matkustajalle edullinen bussikortti, jolla voi matkustaa rajoittamattomasti seutulippualueella kaikissa järjestelmään kuuluvissa linja-autoissa.

SHL:n mukainen matka. Sosiaalihuoltolain (1982/710) 17 §:ssä tarkoitettuina kotipalveluina voidaan sosiaalihuoltoasetuksen 9 §:n mukaisesti järjestää kuljetus-, ateria- ja saattajapalveluja. Varsinaisten joukkoliikennepalveluiden ulkopuolelle jää sellaisia henkilöryhmiä, joiden tavanomaiseen elämään kuuluvan liikkumisen kannalta yhteiskunnan järjestämät kuljetuspalvelut on katsottu välttämättömiksi. Näitä palveluita kunta voi harkintansa mukaan päättää järjestää muillekin kuin niille kuntalaisille, jotka kuuluvat vammaispalvelulain soveltamisalaan (tarveharkinta).

Taajama-aste kuvaa taajamien väestön osuutta koko kunnan väestöstä. Taajamina pidetään kaikkia vähintään 200 asukkaan rakennusryhmiä, jos rakennusten välinen etäisyys ei yleensä ole 200 metriä suurempi. Muutkin kuin asuinrakennukset otetaan huomioon. /26/

VPL:n mukaisella matkalla tarkoitetaan vammaispalvelulaissa (laki vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista 1987/380) määritettyä oikeutta. Jos vaikeavammainen ei pysty käyttämään tavallisia liikennevälineitä, kuten linja-autoa, on kunnan järjestettävä hänelle kuljetuspalvelua. Vammainen saa 18 yhdensuuntaista matkaa kuukaudessa omassa kunnassaan tai sen lähellä. Matkojen tarkoituksen vammainen saa itse päättää.

1 JOHDANTO

1.1 Yhteenveto

Liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennestrategian mukaan maaseudulla tavoitteena on, että joukkoliikenne tarjoaa autottomille laadukkaat perusliikkumispalvelut.

Kysynnän väheneminen on heikentänyt linjaliikenteen toimintaedellytyksiä maaseudulla ja aiheuttanut tarvetta lisätä liikenteen ostoja. Valtion ostoliikenteen rahoitusta on lisätty vuosittain viime vuotta lukuun ottamatta, mutta lisäys on ollut riittämätöntä tarpeeseen nähden.

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää edellytyksiä ja keinoja joukkoliikenteen runkoverkon säilyttämiseksi ja joukkoliikenteen matkustajamäärien paikalliseksi lisäämiseksi sekä tehdä toteutuneiden hyvien kokemusten perusteella esityksiä toimenpiteistä, joita maaseutuliikenteen rahoituksessa ja suunnittelussa eri alueilla tulee ottaa huomioon.

Maaseutu voidaan jakaa esimerkiksi kaupunkien läheiseen maaseutuun, ydinmaaseutuun ja harvaan asuttuun maaseutuun. Harva asutus kertoo huonoista joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä. Työssäkäynnin suuntautuminen ja väestön ikärakenne ovat myös joukkoliikenteen kysynnän perustekijöitä.

Väestö keskittyy. Muuton pääsuunta on maaseudulta kaupunkeihin ja kasvukeskuksiin. Maallemuutto on ollut marginaalista. Mökkeilyssä, kakkosasumisessa ja etätyössä piilee paljon potentiaalia uusien asukkaiden saamiseksi maaseudulle.

1.2 Taustaa

Liikenne ja viestintäministeriön vuonna 2001 julkaistun joukkoliikennestrategian ”Joukkoliikenne – houkutteleva valinta” (4) mukaan maaseudulla tavoitteena on, että joukkoliikenne tarjoaa autottomille laadukkaat perusliikkumispalvelut. Viime vuosina haja-asutusalueiden joukkoliikennejärjestelmää ei ole päästy määrätietoisesti kehittämään vaan toimenpiteet ovat kohdistuneet niukkuuden jakamiseen mahdollisimman tasapuolisesti (liikennetarjonnan sopeuttaminen). Nykyisin olisi olemassa tekniset valmiudet haja-asutusalueiden liikennepalveluiden asiakaslähtöiseen kehittämiseen. Tavoitteena on jatkossakin, että mahdollisimman suuri osa maaseudun julkisen liikenteen liikennepalveluista pystytään tuottamaan lipputuloilla.

Joukkoliikennestrategia toteaa myös, että maaseutuliikenteessä palvelujen turvaaminen on päätavoite. Maaseudulla joukkoliikenne on luonteeltaan peruspalvelua, jonka runko muodostuu koulu- ja asiointiliikenteestä. Suurin osa liikenteestä on lipputuloperusteista linjaliikennettä. Linjaliikennettä täydentäviä peruspalveluja, joita ei kyetä ylläpitämään asiakastuloin, tuotetaan ostoliikenteenä. Linjaliikennettä täydennetään ja ostoliikennettä täydennetään tai korvataan uusilla joustavilla palvelulinjoilla ja kutsujoukkoliikenteellä, jotka parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa ja tarjontaa maaseudulla.

Maaseudun joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat viime vuosina olleet laskussa. Matkustajamääriä ovat vähentäneet muun muassa yksityisautoilun voimakas lisääntyminen ja joukkoliikenteen palvelutason heikkeneminen. Palvelutasoa ovat heikentäneet lääninhallitusten ostoliikenteen määrärahan riittämättömyydestä johtuva ostoliikenteen sopeuttaminen ja matkusta-

jamäärän vähenemisestä johtuva linjaliikenteiden lakkauttaminen. Lisäksi ostoliikenteen sopeuttamistoimet ovat osaltaan heikentäneet myös linjaliikenteen toimintaedellytyksiä, koska autokiertoja on aiemmin voitu pitää kannattavina joidenkin ostovuorojen ansiosta.

Maaseutuliikenteen suunnittelu ja kehittämistoimet ovat keskittyneet runkoliikenteessä palvelujen turvaamiseen ja usein tavoitteena on ollut liikennetarjonnan karsiminen mahdollisimman vähin vahingoin. Kaupunkiseuduilla sen sijaan on keskitytty linjaliikenteen kehittämiseen yhä houkuttelevammaksi.

Linjaliikenne on edullisin tapa huolehtia myös maaseudun joukkoliikenteestä. Kehittämistoimia tulisi maaseudullakin pyrkiä kohdistamaan lipputuloilla ylläpidettävän liikenteen säilyttämiseen. Jos tarkastelutaso siirretään koko maan tilanteesta yksittäisiin kuntiin tai liikenteisiin, löytyy maaseutuliikenteestä hyviä menettelyjä, joilla on pystytty joko turvaamaan tai jopa kasvattamaan matkustajamääriä. Lisäksi kaupunkiliikenteissä on viime vuosina joko kehitetty tai jo sovellettu toimia, joilla matkustajamääriä on pystytty lisäämään. Samoja toimenpiteitä voitaisiin ehkä soveltaa myös maaseudulla. Maaseudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kääntäminen paikallisesti nousuun edellyttää siis hyviä malleja, joita voidaan levittää laajemmin. Ostoliikenteen rahoituksen riittävyyden varmistamiseksi oleellista onkin löytää maaseudulta ne kohteet, joissa kehittämistoimilla voidaan säilyttää lipputuloperusteisen liikenteen tarjonta, ja ostoliikenne voidaan kohdistaa sinne, missä se on välttämätöntä.

1.3 Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää ne menettelyt, joilla maaseudulla on paikallisesti pystytty lisäämään joukkoliikenteen matkustajamääriä joko linjaliikenteessä tai lääninhallituksen ostoliikenteessä. Toteutuneiden hyvien kokemusten perusteella tehdään esitys toimenpiteistä, joita maaseutuliikenteen rahoituksessa ja suunnittelussa eri alueilla tulee ottaa huomioon.

Tavoitteena on selvittää:

- miksi joillakin maaseutualueilla runkoliikennettä pystytään ylläpitämään lipputuloilla ja miksi joillakin toisilla vastaavilla alueilla ei,
- millaisilla keinoilla joukkoliikenteen matkustajamääriä on maaseudulla paikallisesti saatu nostettua,
- miten toimenpiteitä olisi mahdollista soveltaa muilla vastaavilla alueilla tai kaikkialla maaseudulla,
- mitä kaupunkiseuduilla toteutettuja joukkoliikenteen kehittämistoimia pystyttäisiin soveltamaan maaseudulla,
- mitä toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää joukkoliikenneoperaattoreilta, yhteiskunnalta ja joukkoliikenteen käyttäjiltä.

Tavoitteena on, että tutkimuksen tuloksista on apua lääninhallitusten, kuntien ja bussiyritysten maaseutuliikenteen suunnittelusta vastaaville sekä maankäytön suunnittelijoille sekä päätöksentekijöille maaseudun julkisen liikenteen palvelujen tulevaisuutta pohdittaessa.

1.4 Tarkastelutapa

Lähtökohtien selvittäminen

Maaseudun olosuhteiden ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten syvällisempää ymmärrystä varten on asiaa lähestytty seuraavista näkökulmista:

1. Potentiaaliset käyttäjät eli maaseudun asukkaat
2. Joukkoliikennepalveluiden tarve
3. Tarjonta
4. Kysyntä
5. Rahoitus

Maaseudun asutusta ja sen kehittymistä on selvitetty Tilastokeskuksen tilastojen ja ruutuaineistojen avulla. Eri maaseututyypin erityispiirteitä on selvitetty taajama-astetta koskevien tietojen avulla sekä Tilastokeskuksen aluetyypittelyä hyödyntäen. Väestötiedoista on selvitetty sekä historiatietoa asutuksen kehittymisestä että väestöennusteita, joiden valossa on pyritty arvioimaan tulevaisuuden näkymiä.

Julkisen liikenteen **palveluiden tarvetta** maaseudulla on pyritty ymmärtämään henkilöliikennetutkimuksen, pendelöintitietojen ja aiemmin aiheesta tehtyjen selvitysten valossa. Reunaehdon tarpeille määrittää laki ja lakisääteisten kuljetusten järjestäminen. Yhden lähtökohdan käyttäjien tarpeille muodostaa liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä kehitetty palvelutason määrittely ja käyttäjälähtöinen lähestymistapa sekä valtakunnan tasolla tehdyt selvitykset liikenteen peruspalvelutasosta.

Tarjonnan kehittymistä ja eroja eri alueilla on selvitetty Linja-autoliiton tilastoista ja valtakunnallisesta liikenneluparekisteristä, joka sisältää tiedot linjaliikenteestä ja lääninhallitusten ostoliikenteestä. **Kysynnän** muutoksia on selvitetty Linja-autoliiton ja lääninhallitusten tilastoista. Kysyntää on myös alueittain pyritty rinnastamaan asutukseen, jotta saataisiin näkökulmaa siihen, kuinka suuri osa potentiaalisista käyttäjistä loppujen lopuksi päätyy joukkoliikenteeseen. **Rahoituksen** kehittymistä on tarkasteltu lääninhallitusten peruspalvelujen arviointiraporttien pohjalta.

Tutkimuksessa on selvitetty, antavatko alueiden menestystekijöitä kuvaavat indikaattorit viitteitä myös joukkoliikenteen käytöstä tai mahdollisuuksista. Aluetyypin sisällä on suuriakin yksilöllisiä kuntakohtaisia eroja ja jokaisessa kunnassa on merkittäviä eroja esimerkiksi taajama- ja haja-asutusalueiden välillä. Maaseutumaista joukkoliikennettä päädyttiin tässä selvityksessä analysoimaan ilman tarkkoja rajauksia, sillä näyttäisi siltä, että samantyyppisiä kehittämistarpeita voi olla harvaan asutulta maaseudulta aina pikkukaupunkeihin asti.

Kehittämissuosituksen kirjoittamista varten on selvitetty menettelyjä, joilla joukkoliikenteen matkustajamääriä on voitu maaseudulla paikallisesti lisätä tai vähenemistä hillitä. Esimerkkejä on haettu sekä ulkomailta että Suomesta. Lisäksi on arvioitu erilaisten kaupungeissa toteutettujen ja toteutettaviksi suunniteltujen kehittämistoimenpiteiden soveltumista maaseudulle. Ulkomaisia kokemuksia on kerätty kirjallisuuslähteistä sekä kyselyillä muutamille ulkomaisille maaseutuliikenteen asiantuntijoille.

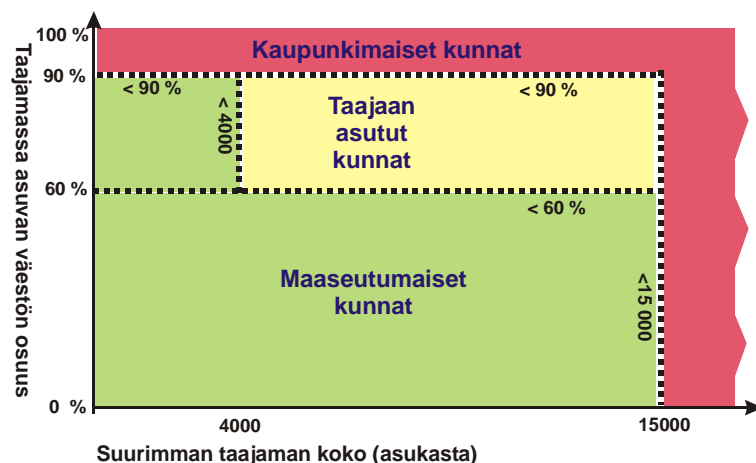
Onnistuneista kokeiluista Suomen maaseutuliikenteessä on kirjattu yksityiskohtaisempia kuvauksia. Tietoja on koottu lähettämällä kysely lääninhallitusten liikenneviranomaisille ja näi-

den perusteella jatkokyselyillä suoraan liikenteenharjoittajille. Esimerkkitapausten kuvaamisen edellytyksenä on ollut riittävät seurantatiedot.

1.5 Monenlaista maaseutua

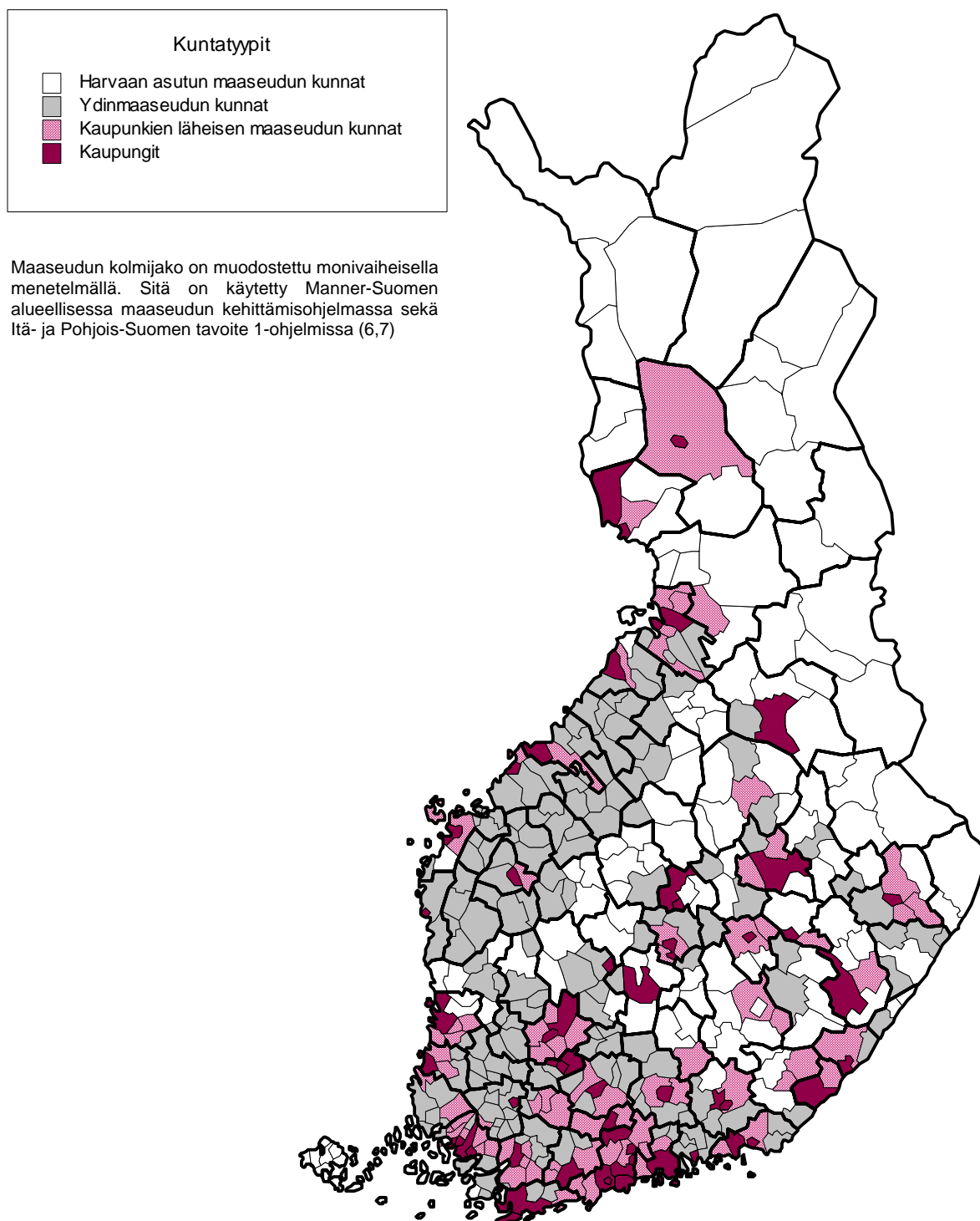
Tilastollisesti alue määritellään maaseudeksi ensisijaisesti väestön tiheyden perusteella. Suppea maaseudun määrittely perustuu taajamarajauksiin. Taajamina pidetään kaikkia vähintään 200 asukkaan rakennusryhmiä, joissa rakennusten välinen etäisyys ei yleensä ole 200 metriä suurempi. Käsite "kunnan taajama-alueet" tarkoittaa kaikkien kunnanrajojen sisäpuolelle jäävien taajamien tai taajamanosien muodostamaa kokonaisuutta. Hallinnolliset aluejaot eivät vaikuta taajamien rajaukseen (5). Taajamien ulkopuoliset alueet ovat haja-asutusalueita eli suppean määrittelyn mukaista maaseutua.

Tilastollisen kuntaryhmituksen luokittelukriteereinä ovat kunnan taajamaväestön osuus ja suurimman taajaman väkiluku. Maaseutumaisissa kunnissa väestöstä alle 60 % asuu taajamissa ja suurimman taajaman väkiluku jää alle 15 000 tai väestöstä 60–89 % asuu taajamissa ja suurimman taajaman koko jää alle 4 000 asukkaan. (5)



Kuva 1. Tilastollisen kuntaryhmituksen luokittelukriteerit

Maaseutu voidaan jakaa myös kaupunkien läheiseen maaseutuun, ydinmaaseutuun ja harvaan asuttuun maaseutuun. Kolmijakojaottelu on luotu alueellista kehittämistä ja maaseutupolitiikkaa varten monivaiheisella menetelmällä. Kaupungit on ensin eroteltu kaupunkiverkkotutkimuksen ja maaseutumaisuutta kuvaavien muuttujien avulla. **Kaupunkien läheinen maaseutu** perustuu maaseudulta taajamissa työssäkäyntiä kuvaaviin tietoihin. Suurin osa maaseudun väestöstä sai 1950-luvulle asti toimeentulonsa maataloudesta. Nykyisin maaseudulla merkittävin työssäkäyntiin liittyvä yhteinen tekijä on pendelöinti eli työssäkäynti kaupungeissa tai keskustaajamissa. (6, 7) Kaupunkien läheiseen maaseutuun kuuluu esimerkiksi Tampereen kaupunkiseudulla Nokia, Ylöjärvi, Kangasala ja Lempäälä, Oulun kaupunkiseudulla Kempele, Kiiminki, Haukipudas, Ylikiiminki ja Muhos sekä Kuopion ympäryskunnista Siilinjärvi ja Karttula.



Kuva 2. Kunnat maaseudun kolmijaon kuntatyypeittäin

Monimuuttujamenetelmän avulla jäljelle jäänyt maaseutu on jaettu **ydin- ja harvaan asut-
tuun maaseutuun** käyttäen yhdeksää maaseudun aluerakennetta, elinkeinorakennetta, maati-
lataloutta ja kehitysongelmia kuvaavaa muuttujaa. Ydinmaaseudun kuntia on erityisesti länsi-
rannikolla sekä Etelä- ja Lounais-Suomessa. Harvaan asuttu maaseutu painottuu Pohjois- ja
Itä-Suomeen. Ahvenanmaan maakunta ei ole mukana tyypittelyssä. Vuoden 2003 alussa tyy-
pittelyn mukaan Suomessa oli 129 harvaan asutun maaseudun kuntaa, 179 ydinmaaseudun

kuntaa ja 80 kaupunkien läheisen maaseudun kuntaa. Näistä ydinmaaseutu on keskeistä maatalousaluetta. (7)

Ydinmaaseutua ja harvaan asuttua maaseutua kuvaavat alkutuotanto- ja palveluvaltainen elinkeinorakenne ja ikääntyneisiin painottunut väestörakenne, kun taas kaupunkien läheisyydessä olevalla maaseutualueella elinkeinorakenne painottuu palveluihin ja jalostukseen ja väestön ikärakenne on huomattavasti muuta maaseutua nuorempaa ja kotitalouksien keskikoko muuta maaseutua suurempi. (7)

Parhainta joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta-aluetta ovat Helsingin metropolialue ja suuret kaupunkiseudut. Muilla kaupunkiseuduilla (keskisuuret, teolliset) sekä työlliset että muu väestö on vähentynyt. Eniten väestö on vähentynyt harvaan asutulla maaseudulla. Harvaan asutun maaseudun kehitysnäkymät ovat eri maaseututyypeistä heikoimmat. Tilastollisen luokittelun käytössä on huomattava, että kuntien kesken on yksilöllisiä eroja. Erot kolmen päätyypin välillä saattavat olla pienempiä kuin erot yksittäisten kuntatyyppien kuntien välillä.

Taulukko 1. Erilaisten maaseututyyppien kehitysnäkymät (7)

	Tietoja *	Alueiden kehitysnäkymät
Kaupunkien läheinen maaseutu (80 kuntaa)	Pendelöijä keskimäärin noin 52 % työllisistä Eniten (73–60 %) Raahen, Kotka-Haminan, Jakobs-tadsr., Turun ja Rovaniemen seutukunnan kaupunkien läheisissä kunnissa. Väestö lisääntynyt 1990–2000 Pendelöinnin merkitys kasvanut voimakkaasti.	Parhaat kehittämisedellytykset Mahdollisuus käydä työssä lähikaupungissa Painottuu Etelä- ja Länsi-Suomeen Monet kunnista muuttovoittoisia Lapsiperheet suosivat Kunnat pystyvät monipuolistamaan palveluja ja tekemään investointeja Hyvinvointi maan parasta tasoa
Ydinmaaseutu (179 kuntaa)	Pendelöijä keskimäärin n. 29 % työllisistä Eniten (55–45 %) Turun, Kyrönmaan, Tammisaaren, Loviisan ja Jyväskylän seutukuntien ydinmaaseutukunnissa Väestö vähentynyt 1990–2000	Vahvaa alkutuotantoaluetta Paikoittain teollisuuden toimialakeskittymiä Läheisyydessä useita keskisuuria keskuksia Kuntakeskukset toiminnoiltaan monipuolisia ja useimmat kylät ovat elinvoimaisia Painottuu Etelä- ja Länsi-Suomeen
Harvaan asuttu maaseutu (129 kuntaa)	Pendelöijä keskimäärin n. 20 % työllisistä Eniten (42–50 %) Porin, Turun, Raahen ja Kouvolan seutukuntien harvaan asutun maaseudun kunnissa Väestö vähentynyt 1990–2000 Ikääntyneiden osuus korkeampi kuin muissa kuntatyypeissä Vähiten pendelöintiä	Uhkana huonon kehityksen kierre: nuorten pois-muutto, palvelujen kaikkoaminen, maatalouden oheneminen, vanhusväestön määrän lisääntymisen, kuntien taloudellinen kantokyky kovilla Painottuu Itä- ja Pohjois-Suomeen

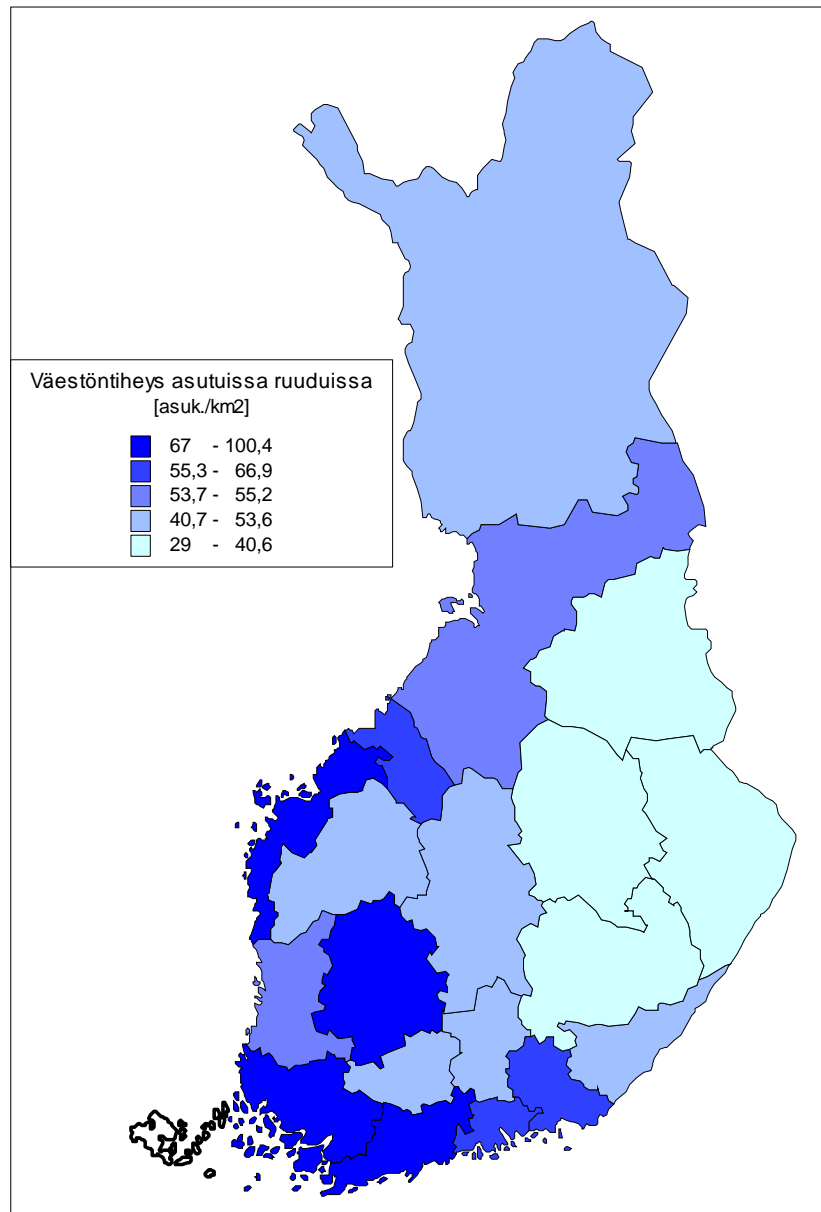
* Pendelöintitiedot 1999 ja kuntamäärät tyypeittäin 2003. Väestökehitys 1990–2000

1.6 Väestö keskittyy

Väestötiheys on suurinta etelä- ja länsirannikolla sekä Pirkanmaalla. Syyt ovat asutusrakenteellisia ja liittyvät asutushistoriaan ja maantieteeseen. Etelä- ja Länsi-Suomessa asutus on perinteisesti ollut joki- ja tienvarsiasutusta, jossa kylät ovat sijoittuneet nauhamaisesti joen ja sitä seuraavan tien väliin. Itä-Suomelle tyypillistä on ollut vaara-asutus, jossa kylät ovat sijoittuneet vaaroille suhteellisen etäälle toisistaan.

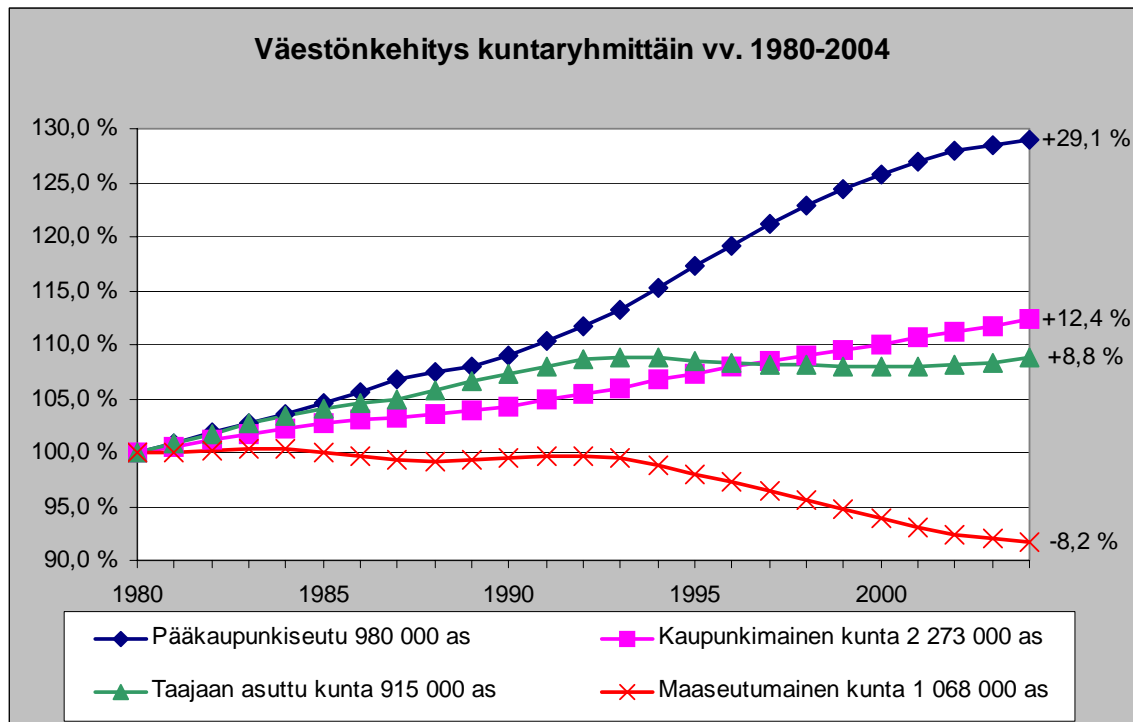
Vaikka asutusrakenne on Suomessa edelleen hyvin hajautunut verrattuna esimerkiksi Ruotsiin ja Norjaan, on voimakas muuttoliike kuitenkin muuttanut asutusrakennetta merkittävästi aiempaa keskittyneemmäksi. Muuttoliike on keskittänyt väestöä Etelä- ja Länsi-Suomen kaupunkeihin ja myös näiden läheisyydessä oleviin pendelöintikuntiin, joista käydään laajasti töissä keskuksissa. (8, 9.) Tämä maaseutukuntien uusi asutus poikkeaa rakenteeltaan selvästi

perinteisestä maaseutuasumisesta ja se muistuttaakin kaupunkien pientaloalueita, joissa väestön tiheys on huomattavasti perinteistä maaseutua suurempaa ja siten mahdollistaa myös itse-kannattavan joukkoliikenteen tehokkaan järjestämisen. Väestötiheys maakunnittain esitetään kuvassa 3.



Kuva 3. Väestötiheys keskimäärin (asukasta/km²) asutuissa ruuduissa maakunnittain kunnissa, joissa ei ole paikallisliikennettä.

Ennusteiden mukaan maaseudun asutusrakenne harvenee jatkossakin ja asutus tiivistyy entisestään rannikkoseuduille ja eteläiseen Suomeen. Suomen väestökehityksen keskeisin haaste on väestön ikääntyminen. Ikärakenne muuttuu vanhuspainotteisemmaksi kaikkialla maassa (9). Suhteellisesti eniten vanhuksia on maaseudulla (9) ja tämä asettaa haasteen erityisesti joukkoliikenteen järjestämiselle, sillä vaikka tulevaisuudessa yhä useammalla ikääntyneellä olisikin auto käytettävissä, ovat vanhuskotitaloudet jatkossakin suurin ryhmä autottomien kotitalouksien joukossa.



Kuva 4. Väestönkehitys vuosina 1980–2004 tilastollisen kuntaryhmituksen mukaan (26)

1.7 Asukkaita maalle?

1.7.1 Mökkeily

Suomessa oli kesämökkejä vuoden 2003 lopussa noin 465 700. Uusia mökkejä on viime vuosina valmistunut noin 4000 vuodessa. Mökkiläisten ansiosta joidenkin kuntien väkiluku tuplaantuu kesällä. Kunnista eniten kesämökkejä on Kuusamossa, 5 900. Seuraavaksi eniten mökkejä on Tammisaaressa, Mäntyharjulla ja Mikkelissä. Maakunnista eniten mökkejä, yli 40 000, on Varsinais-Suomessa, Pirkanmaalla ja Etelä-Savossa. Vuoden 1995 tilastotietojen perusteella joka kymmenes, eli noin 40 000 mökkiä, soveltui ympärivuotiseen käyttöön kokonsa ja varustelunsa puolesta. Tällöin arveltiin, että vuonna 2010 talviasuttavien mökkien määrä olisi 80 000 eli noin 16 % kesämökeistä. (10)

Suomalaisia mökkeilijöitä on laskettu olevan 1,8 miljoonaa (vähintään yhden yöpymisen sisältävä kotimaanmatka mökille), joista ulkopaikkakuntalaisia on 69 %. Haja-asutusalueiden vakituinen asukasmäärä on noin 900 000. (11)

Maaseutuasuminen on monille houkutteleva vaihtoehto eläkkeelle siirtymisen jälkeen, mutta muutosta haaveilevat pohtivat palvelujen saatavuutta maaseudulla. Heikot palvelut voivat olla yksi muuton este ja palvelujen puute mökkipaikkakunnan huonoin puoli. Monet ovat epävarmoja tulevasta terveydentilastaan ja epäilevät, ovatko riittävän hyvässä kunnossa asuakseen maaseudulla. Vuonna 2003 valmistuneen Tilastokeskuksen mökkibarometrin mukaan ulko-kuntalaisten mökinomistajien suurin kiinnostus kohdistui ruokakaappoihin ja huoltoasemiin. Yleisesti ottaen eri palveluihin ollaan tyytyväisiä, mutta julkista liikennettä kohtaan ilmenee eniten tyytymättömyyttä. Järvi-Suomessa mökkeileville tehdyssä tutkimuksessa tyytymättömiä oli reilu kolmasosa. (11, 12, 13)

1.7.2 Maallemuutto ja kakkosasuminen

Maaseutuun liittyy paljon positiivisia mielikuvia ja maallemuuton potentiaali on suuri. Maalle houkuttelee luonnonläheinen ympäristö ja mahdollisesti edullisempi tontti. Maallemuutto näyttää ajoittuvan joko perhe-elämän alkupäähän tai työelämästä irtautumisen tienoille. Läheiselle maaseudulle muuttajat ovat nuoria lapsiperheitä, kauaksi muuttajat ovat useammin eläkeläisiä ja paluumuuttajia. (11, 13, 14)

Tutkimusten mukaan maallemuuttoalttius lisääntyy iän myötä. Tyypillinen maallemuuttaja on eläkkeellä ja keskimääräistä pienituloisempi. Merkittävin maallemuuttopotentiaali on suurissa ikäluokissa. 1940–1950 syntyneitä suomalaisia on kaikkiaan 700 000 henkeä, joista 426 000 asuu kaupungeissa. Asumiseen liittyvät tekijät ovat maallemuuton kannustimina. (11, 13, 14)

Vaasan yliopistossa kysyttiin 3000 satunnaisesti valitulta suuren ikäluokan edustajalta maallemuuton suunnitelmia. Vastanneista 16 % suunnittelee eläkkeelle jäätyään muuttamista maaseudulle. Tutkimuksen kahdeksan kohdekaupungin muuttopotentiaali oli lukumääräisesti 60 000 ihmistä. Yleistäminen Suomen kaikkiin kaupunkimaisiin kuntiin nostaisi laskennallisen muuttopotentiaalin jopa 100 000 henkeen. Tutkimuksen tietojen perusteella 1940-luvulla syntyneiden muutto maaseudulle lisääntyy vuoteen 2010 saakka. Pysyvästi maallemuuttoa aikovien lisäksi 23 % vastanneista aikoo eläkkeellä ollessaan asua maalla vähintään neljä kuukautta vuodessa. Tämän pituinen oleskelu vapaa-ajanasunnossa tulkittiin tutkimuksessa kakkosasumiseksi. (11)

Lukumääräisesti väestön muuttovirtojen pääsuunta on kohti suurempia keskuksia ja muutto maaseudulle on marginaalista. Muutto taajamista maaseutuolosuhteisiin on esimerkiksi vuoden 1996 tietojen perusteella ollut noin 6 % kaikista kuntien sisäisestä ja kuntien välisestä muutosta yhteensä. Ennusteiden mukaan maaseutumaiset kunnat menettävät vuoteen 2010 mennessä noin 6 % väestöstään ja vuoteen 2030 mennessä noin 14 % väestöstään (153 000 asukasta). Myös taajaan asuttujen kuntien väkiluku on aleneva. Muuttotappiollisissa kunnissa palvelujen tarve painottuu vanhushuoltoon ja kasvukeskuksissa lapsiperheiden palvelujen tarve kasvaa. (15, 16)

1.7.3 Etätyö

Etätyöstä on jo pidempään ennustettu työn tekemisen uutta kasvavaa suuntausta, mutta se on yleistynyt suhteellisen hitaasti. Kaupungeissa hyötynä olisi liikenneuhkien ja liikenteen ympäristöhaittojen väheneminen ja maaseutu saisi etätyöntekijöistä uusia asukkaita. Etätyö mahdollistaisi vakituisen maalla asumisen nykyisin keskuksissa asuville. Vaikka etätyö olisi teknisten edellytysten puolesta jo mahdollista, työpaikkojen ja työn organisointi ja asenteet muuttuvat hitaasti. Vuoden 1997 työolotutkimuksessa etätyöstä oli kiinnostunut joka kolmas palkansaaja. Vain 4 % vastaajista teki etätyötä. Vuonna 1993 tehdyssä tutkimuksessa jopa 60 % kaupunkilaisista vastaajista oli kiinnostunut etätyöstä. Pääkaupunkiseutulaisten Järvi-Suomessa mökkeilyä tutkineessa hankkeessa havaittiin, että pääkaupunkilaisissa mökinomistajissa on paljon etätyöpotentiaalia. Etätyötä vapaa-ajan asunnolla teki 21,3 % vastaajista. Etätyö nähdään keinona pidentää oleskeluaikoja vapaa-ajanasunnolla kesäviikonloppuina tai loma-aikoina. Talvikausien mökinkäyttöön etätyön vaikutukset olivat vähäiset. Halua tehdä etätöitä oli kuitenkin noin kolmanneksella vastaajista. (11, 12, 13, 14)

Tilastokeskuksen kesämökkibarometrin mukaan viisi prosenttia kesämökinomistajatalouksista teki viimeksi kuluneiden 12 kuukauden aikana ansiotyötä mökillä (vähintään tunnin työsken-

tely). Etätöitä tekeviä mökkitalouksia oli noin 20 000. Etätöitä tehtiin keskimäärin 23 työpäivää vuodessa. Mökiltä työssäkäyviä oli noin 65 000 mökkitaloudessa. Näistä kahdella kolmasosalla vakituisen asunnon ja kesämökin välinen etäisyys oli alle 50 km. Mökkibarometrin mukaan joka viides mökinomistaja haluaisi mahdollisesti tehdä etätöitä nykyisessä työssään. Etätyö edellyttäisi kuitenkin vapaa-ajanasunnon varustetason ja tietoliikenneyhteyksien parantamista ja työnantajan suostumusta sekä työtehtävien mukauttamista. Vaikka työ sopisikin tehtäväksi poissa työpaikalta, osa ei halua tuoda töitä mökille. Yksi syy on, että työ ja vapaa-aika halutaan pitää erillään. (12, 16)

2 JOUKKOLIIKENTEE KÄYTTÄJÄT MAASEUDULLA

2.1 Yhteenveto

Ketkä tarvitsevat maaseudun joukkoliikennettä nyt?

Joukkoliikennettä tarvitsevat ensisijaisesti ns. pakkokäyttäjät, joille joukkoliikenne on ainoa mahdollinen kulkumuoto eli koululaiset, opiskelijat, autottomat tai ajokortittomat työkäiset ja iäkkäät henkilöt sekä liikkumis- ja toimintaesteiset henkilöt. Joukkoliikenteen käytön valitsee myös osa ajokortin ja auton omistavista aikuisista. Säännöllisten ja satunnaisten aikuismatrustajien osuus kasvaa, kun tarjonta paranee.

Miten heidän lukumääränsä maaseudulla muuttuu?

Harvaan asutun ja ydinmaaseudun väestönkehitys on tulevaisuudessakin vähenevä. Kouluverkko muuttuu ja koulut keskittyvät. Opiskelijat vähenevät. Kaupunkien läheisellä maaseudulla tapahtuu kuitenkin väestönkasvua.

Autottomat ja ajokortittomat aikuiset tarvitsevat edelleen joukkoliikennepalveluja.

Vanhusten määrä kasvaa voimakkaasti. Uudet entistä iäkkäämmät asiakkaat luovat haasteen joukkoliikenteelle. Kuljetuspalvelujen kysyntä kasvaa todennäköisesti voimakkaimmin yli 75-vuotiaiden asukkaiden ikäryhmässä.

Työssäkäyvä väestö pienenee merkittävästi suurten ikäluokkien eläköitymisen myötä. Aktiiviväestön autonomistus kasvaa ja sen myötä joukkoliikenteen kysyntä vähenee edelleen. Joukkoliikenteen kysyntä pysynee kohtuullisella tasolla vain kaupunkien läheisellä maaseudulla.

Ketkä tarvitsevat tulevaisuudessa, mahdolliset ”uudet” käyttäjät

Uusia peruspalvelutasoisen julkisen liikenteen käyttäjiä voisivat olla osa kuntien sosiaalitoimen kuljetusasiakkaista sekä ei-kiireellisiä Kelan sairausvakuutuksen kuntoutusmatkoja tekevät ja iäkkäät henkilöt. Hyvän ja keskitason tarjonnan alueella on potentiaalia lisätä satunnaisten ja säännöllisten aikuisasiakkaiden määrää erityisesti kuntarajat ylittävässä työssäkäynnissä.

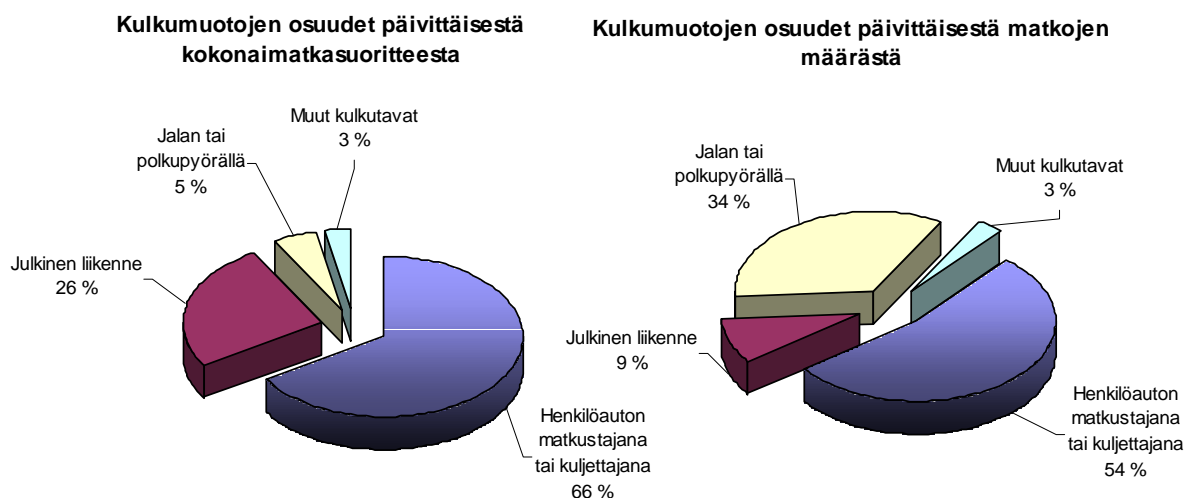
2.1 Liikkumisen tunnuslukuja

2.1.1 Joukkoliikenteen rooli päivittäisessä liikkumisessa

Henkilöliikennetutkimuksesta vuosilta 1998–1999 löytyy tietoa julkisen liikenteen osuudesta keskimääräisen suomalaisen liikkumismuotona. Tutkimuksen mukaan vuorokauden matkasuoritteesta (45 km/hlö/vrk) 26 % liikutaan julkisella liikenteellä. Julkinen liikenne kattaa kaikki liikenteen muodot, joissa matkustaja ei itse omista kulkuneuvoaan. Linja-auton osuus matkasuoritteesta on noin 8 % ja raideliikenteen 5 %. (17)

Vuorokaudessa tehdään keskimäärin 2,9 matkaa/hlö. Matkojen määrästä 9 % (noin 0,3 matkaa) tehdään julkisella liikenteellä. Kevyen liikenteen matkat muodostavat kolmanneksen

kaikista matkoista, mutta ne ovat lyhyitä. Hallitsevin kulkumuoto on henkilöauto. Linja-auto toimii erityisesti työ-, koulu- ja opiskelumatkojen kulkutapana. (17)



Kuva 5. *Julkisen liikenteen (linja-auto, raideliikenne, taksi, muu julkinen liikenne) osuus keskimääräisen suomalaisen päivittäisestä matkasuoritteesta ja matkojen määrästä (17)*

Henkilöliikennetutkimuksen pohjalta on tarkasteltu suomalaisten liikkumista maakuntatasolla, mutta otoskoko jää pieneksi maakuntatasosta tarkempaan aluerajaukseen mentäessä. Alue- ja tason liikkumisen tunnusluvuista on päätelty, että erot ihmisten liikkumiskäyttäytymisessä aiheutuvat yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän ominaisuuksien ohella myös ihmisten elämänvaiheista, kuten perhesuhteista, opiskelusta, työssäkäynnistä jne. Yksilötason erot voivat olla huomattavasti suurempia kuin aluejakoon perustuvat erot. (18)

2.1.2 Lasten ja nuorten liikkuminen joukkoliikenteellä

Kevyellä liikenteellä on suurin rooli nuorten liikkumisessa. Toiseksi eniten nuoret tekevät matkoja henkilöauton matkustajina. Tytöt kävelevät poikia enemmän ja pojat pyöräilevät tyttöjä enemmän (18).

Eri ikäluokkien linja-autonkäyttöä tarkasteltaessa huomataan, että 6–12 -vuotiaista lapsista karkeasti joka kahdeskymmenes tekee edestakaisen joukkoliikennematkan päivittäin. 13–17 -vuotiaat tytöt ja pojat matkustavat bussilla nuorempia lapsia enemmän. Joka neljäs tai viides tekee edestakaisen linja-automatkan päivittäin. Pojat tekevät linja-automatkan hieman tyttöjä vähemmän ja muilla kulkumuodoilla, kuten mopot ja skootterit, on linja-autoa suurempi osuus päivittäisessä liikkumisessa. (18)

Perusasteen 7–9 luokkien koulut sijaitsevat keskitetympinä kuin alaluokkien koulut, joten koulumatkat niihin ovat keskimäärin pidempiä ja koulukuljetettavien osuus suurempi, mikä selittää eri-ikäisten lasten joukkoliikenteen käytön eroja. Jatkossa myös peruskoulun alaluokkalaisten määrä koulukuljetuksissa tulee edelleen lisääntymään kouluverkon harvenemisen myötä.

Nuorten joukkoliikenteenkäyttöä lisää myös se, että toisen asteen koulut sijaitsevat taajamissa tai kaupungeissa, mikä vaikuttaa joukkoliikenteen kysyntään toisen asteen koulua käyvien

keskuudessa. Toisaalta tässä iässä siirrytään jo osittain ajokortin omistajiksi ja auton käyttäjiksi.

2.1.3 Miesten ja naisten joukkoliikenteen käytön eroja (18)

Ajokortti-ikä muuttaa matkustamisen henkilöautopainotteiseksi. Lapsettomien miesten ikäryhmässä, 18–34 –vuotta linja-automatkoja tehdään noin 0,2 matkaa vuorokaudessa. Vanhemmissa ikäryhmissä osuus on yli puolet pienempi. Linja-auton käyttö vähenee vähentymistään, mitä enemmän ikää miehelle tulee. Yli puolet miesten matkoista on tehty henkilöauton kuljettajana. Henkilöauton kuljettajana syntyvä suorite on miehillä yli kaksinkertainen naisiin verrattuna.

Naiset kävelevät ja käyttävät joukkoliikennettä miehiä enemmän. Lapseton 18–34 -vuotias nainen tekee puolitoista- tai kaksinkertaisen määrän linja-automatkoja samanikäiseen mieheen verrattuna. Naistenkin joukkoliikennematkustaminen näyttää kuitenkin vähenevän iän myötä, kuten matkamäärä kokonaisuudessaankin. Henkilöauton käyttö on suurinta naisilla, joilla on lapsia ja erityisesti silloin, kun lapset ovat kouluikäisiä.

Lasten syntymisen myötä miesten ja naisten liikkumiskäyttäytyminen eriytyy voimakkaasti. Lapsiperheiden isät liikkuvat paljon ja äidit huomattavasti vähemmän. Matkaluvuissa eroa ei juuri ole, mutta erot ovat suuret matkasuoritteessa ja kulkutavoissa. Pienten lasten isät tekevät paljon työhön liittyviä pitkiä matkoja. Pienten lasten isien työmatkat ovat myös työikäisten lapsettomien miesten matkoihin verrattuna selvästi pidempiä. Lapsiperheet siirtyvät kulutusmenojen ja henkilöliikennetutkimuksen tulosten mukaan yksityisautoilun käyttäjiksi. Kotitalouksien liikkumismenot lähes kaksinkertaistuvat lapsettomiin kotitalouksiin nähden. Lapsiperheillä on usein myös ns. ”kakkosauto”.

Auto on yleisin maatalousyrittäjien (93 %) ja muiden yrittäjien (88 %) kotitalouksissa. Vähäistä joukkoliikenteen käyttöä vahvistaa tieto, että maatalousyrittäjätaloudet käyttivät vuonna 1998 kotimaan matkojen matkalippuihin 82 euroa kotitaloutta kohti, kun kotitalouksien keskiarvo oli 230 euroa.

2.1.4 Iäkkäiden ja autottomien matkat (18)

Yli 65-vuotiaiden miesten ja naisten liikkuminen on selvästi muita ikäryhmiä vähäisempää kaikilla mittareilla mitattuna (matkat, suorite, matka-aika).

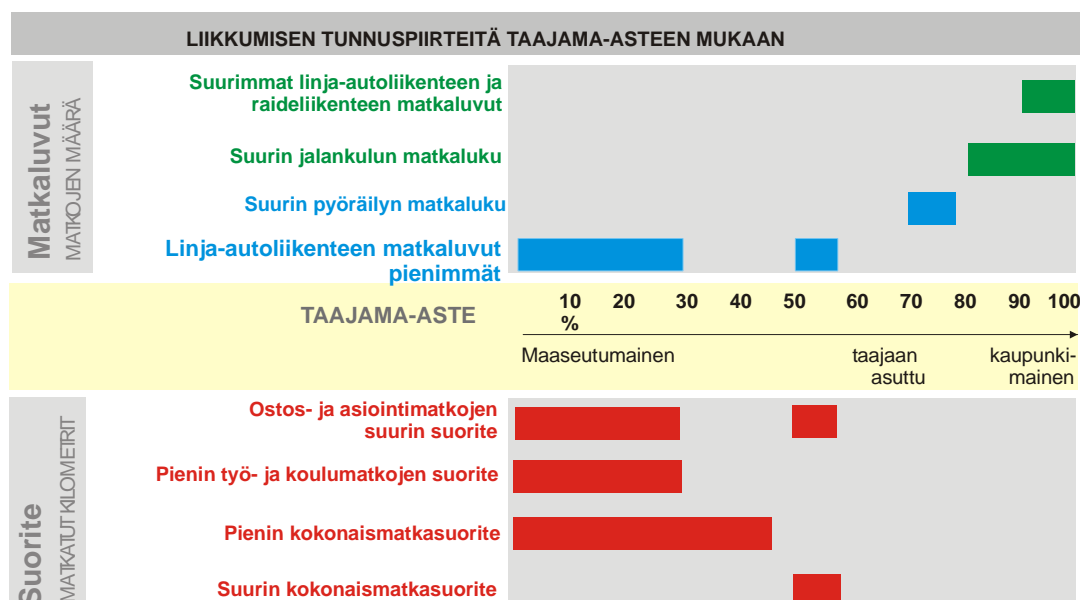
Auton omistuksella on merkittävä vaikutus kokonaismatkasuoritteeseen. Autottomien kokonaismatkasuorite on puolet pienempi kuin autollisilla. Autottomat henkilöt liikkuvat eniten jalan. Linja-autolla tehdään lähes yhtä paljon matkoja kuin polkupyörällä. Henkilöauton matkustajana matkoja tehdään jonkin verran vähemmän.

2.1.5 Liikkumisen tunnuspiirteitä taajama-asteen mukaan (18)

Tiiviissä yhdyskuntarakenteissa on paremmat edellytykset käyttää muitakin kulkumuotoja kuin henkilöautoa. Korkea taajama-aste (taajamassa asuvan väestön osuus) mahdollistaa hyvän joukkoliikenteen tarjonnan ja kysynnän sekä kävellen tehtävät lyhyet matkat. Taajama-asteen pienetessä etäisyydet kasvavat ja palvelut on haettava kauempaa.

Linja-autolla ja raideliikenteellä tehdään eniten matkoja korkean taajama-asteen kunnissa. Jalankulku on myös luonnollinen tapa liikkua taajamissa. Pyöräily ei näytä olevan riippuvainen taajama-asteesta. Suurin pyöräilyn matkaluku on kuitenkin kunnissa, joissa taajamissa asuu noin 70–79 % väestöstä. Tätä on tulkittu liikkumisen aluetason tunnuslukuja selvittäneessä raportissa niin, että pieni saavutettavuuden muutos korvataan jalankulkua nopeammalla pyöräilyllä.

Linja-autoliikenteen matkoja tehdään vähiten taajama-asteen 0–39 % ja 50–59 % kunnissa. Taajama-asteen 0–39 % kunnissa asuu vain alle 3 % väestöstä, joten niissä ei ole edellytyksiä järjestää kustannustehokasta joukkoliikennettä, joka palvelisi erilaisia matkustustarpeita. Taajama-asteen 50–59 % kuntia on liikkumisen aluetason tunnuslukuja selvittäneessä raportissa luonnehdittu siten, että niissä on edelleen vahvaa haja-asutusta, mutta toisaalta myös piirteitä tiivistä kaupunkirakenteesta, jolloin esimerkiksi polkupyörä voi korvata osan linja-automatoista. Kokonaismatkasuorite on suurin näissä kunnissa.



Kuva 6. Liikkumisen tunnuspiirteitä taajama-asteen mukaan

Pienin työ- ja koulumatkojen suorite on alhaisen taajama-asteen (taajama-aste alle 39 %) kunnissa. Toisaalta niissä on suurin ostos- ja asiointimatkojen suoriteosuus yhdessä taajama-asteen 50–59 % kuntien kanssa. Alhaisen taajama-asteen kunnissa esimerkiksi päivittäisiä ruokatarvikkeita jouduttaneen hakemaan kaukaa kuntakeskuksesta tai naapurikaupungista, kun taas esimerkiksi taajama-asteen 50–59 % kunnissa kauppapalvelut saattavat löytyä naapuritaajamasta tai kylästä. Vaikka ostos- ja asiointimatkojen suoriteosuus on suurimmillaan harvaan asutuissa kunnissa, on taajama-asteen 0–49 % kunnissa kokonaismatkasuorite kuitenkin pienin. Tutkijat ovat tulkinneet sen johtuvan palvelujen huonosta saavutettavuudesta.

Työmatkojen suurin suorite on taajama-asteen 40–49 % kunnissa sekä kunnissa, joissa taajamissa asuu vähintään 90 % asukkaista. Vapaa-ajan ja mökkimatkojen suoriteosuus on suurin kaupunkimaisissa ympäristössä asuvilla ihmisillä.

Kokonaissuoritteen vaihtelu eri taajama-asteen kuntien välillä noudattelee henkilöautosuoritteen muutosta, eli muiden kulkumuotojen kuin henkilöauton suoriteosuudet ovat lähes samoja eri taajamaluokissa, mutta henkilöautosuoritteessa on suuria vaihteluja.

Joukkoliikenteen suorite eli joukkoliikenteessä matkustetut kilometrit on lähes samansuuruinen harvaan asutuissa maaseutu-, maaseudun palvelukeskus- ja teollisuusseutukunnissa. Suorite on selvästi suurempi kasvukeskuseutukunnissa ja Helsingin seudulla.

Eri kulkumuodoilla tehtyjen matkojen pituuksien vertailussa havaitaan, että taajama-asteella on vaikutusta vain joukkoliikenteen (linja-auto- ja raideliikenne) matkojen pituuksiin. Raideliikenteen pidemmät matkat maaseutumaisista matalan taajama-asteen kunnista kasvattavat matalan taajama-asteen kuntien asukkaiden joukkoliikenteen keskimatkan pituutta. Linja-automatkojen keskimatkan pituus on suurin taajama-asteen 50–79 % kunnissa ja pienin korkeimman taajama-asteen kunnissa.

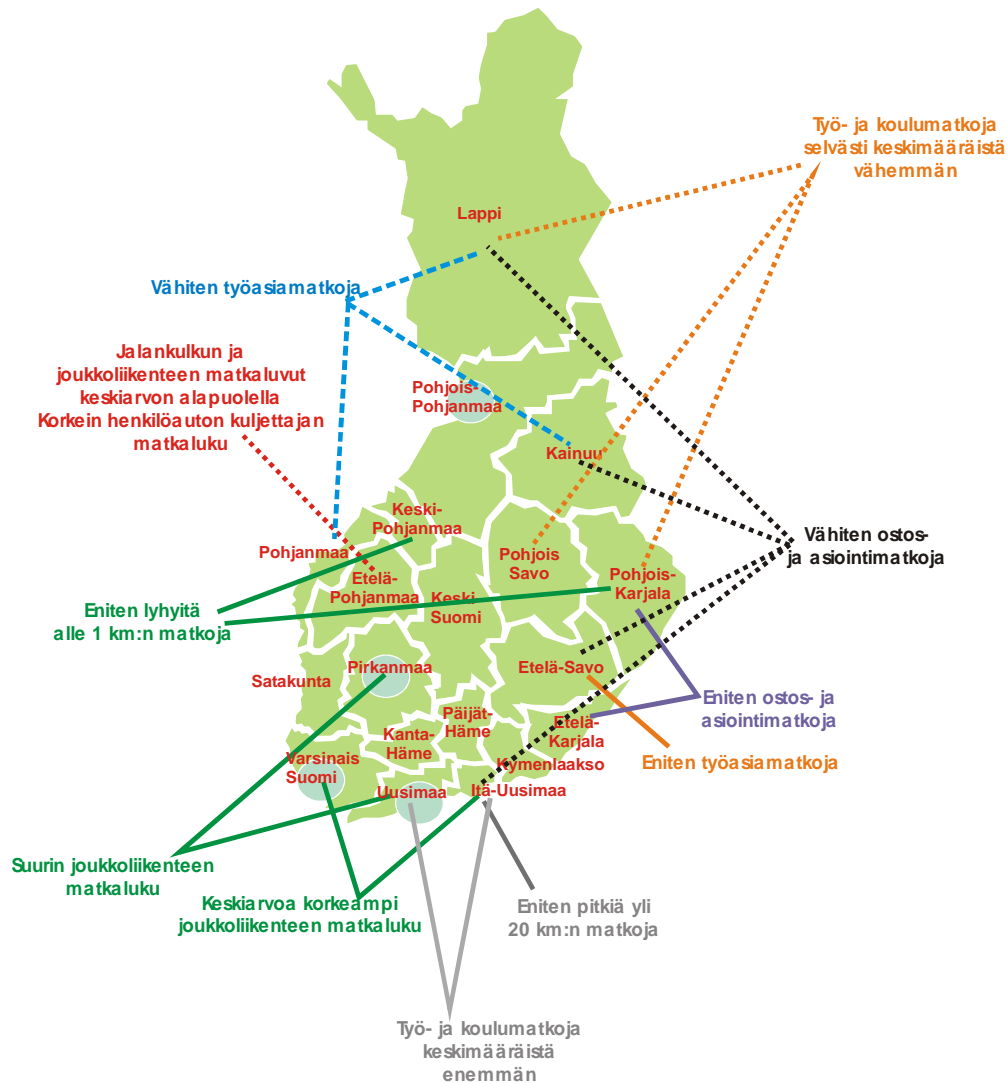
2.1.6 Alueittaisia havaintoja liikkumisesta ja joukkoliikenteen käytöstä (18)

Suurten kaupunkiseutujen matkasuorite on neljänneksen maaseutumaisia ja pienempiä kaupunkiseutuja suurempi. Ero syntyy pääasiassa työmatkojen ja vapaa-ajan matkojen suoritteista. Asiointimatkojen suorite maaseutumaisissa seutukunnissa on selvästi muita kaupunkiluokkia suurempi. Autonkäyttö on melko samanlaista seutukunnasta riippumatta. Suorite-ero seutukuntaluokkien kesken syntyy joukkoliikennesuoritteen kasvamisesta taajama-asteen 20–69 % kunnissa.

Uusimaa synnyttää selvästi suurimman osan kotimaan liikennesuoritteesta, noin 20–25 %. Mökkimatkoista uusimaalaisten suoriteosuus on yli 40 % ja työ- ja koulumatkoista yli 30 %. Raideliikenteen suoritteesta uusimaalaisten osuus on lähes 50 % ja linja-autoliikenteestä noin 35 %. Seuraavaksi eniten matkasuoritetta synnyttävät voimakkaat kasvukeskusmaakunnat Pirkanmaa, Varsinais-Suomi ja Pohjois-Pohjanmaa. Itä-Uudenmaan pitkien matkojen keskimääräistä suurempi osuus selittyy työssäkäynnillä Uudellamaalla.

Uudenmaan korkea joukkoliikenteen matkaluku selittyy hyvällä joukkoliikenteen tarjonnalla. Joukkoliikenteen matkaluku on korkein Uudenmaan ohella Pirkanmaalla ja maan keskiarvoa korkeampi Itä-Uudellamaalla ja Varsinais-Suomessa. Alhaisimmat matkaluvut ovat Etelä-Karjalassa, Lapissa, Etelä-Pohjanmaalla ja Keski-Pohjanmaalla.

Etelä- ja Pohjois-Karjalan keskimääräistä suurempia ostosmatkalukuja on tulkittu siten, että niissä näkyvät ainakin osittain itärajan taakse suuntautuvat matkat.



Kuva 7. Liikkumisen tunnuspiirteitä alueittain

Raideliikenteen matkaluvut (raideliikenteeseen luetaan myös metro ja raitiovaunut) ovat Uudellamaalla muihin maakuntiin verrattuna merkittävästi muita maakuntia suuremmat, noin kuusinkertaiset seuraavaksi suurimpaan Kanta-Hämeeseen verrattuna. Suoritteena (km/hlö/vrk) raideliikenteellä on merkitystä kulkumuotona kaikista matkoista laskettuna Uudellamaalla, Kanta-Hämeessä, Kymenlaaksossa, Pohjanmaalla, Etelä- ja Pohjois-Karjalassa sekä Lapissa. Raideliikenteen osuus on häviävän pieni Satakunnassa, Etelä-Savossa, Keski-Suomessa, Etelä-Pohjanmaalla ja Kainuussa. (18)

Kaikissa seutukuntaluokissa kotimaan matkasuorite on noin 40 km/vrk. Autottomien kokonaissuorite vaihtelee välillä 20–30 km, autollisilla 40–60 km. Kokonaismatka-aika on autottomilla suurempi.

Lääneittäin katsottuna linja-autojen osuus päivittäisistä matkoista Etelä-Suomessa on noin 7 %, muissa lääneissä 3–5 %. Linja-automatkan keskipituus vaihtelee läänikohtaisesti 18,6 km (Etelä-Suomen lääni) – 37,3 km (Oulun lääni). Matkan pituuden kasvaessa raideliikenteen merkitys kasvaa. (17)

Aluetason lukuja analysoineessa raportissa todetaan, että liikkumisen analysoinnin työkaluksi sopisi hallinnollista tai tilastollista ryhmittelyä (kunnat, maakunnat) paremmin toiminnallinen luokittelu, esimerkiksi liikennejärjestelmäsunnitelmissa käytetty työssäkäyntialue.

2.1.7 Raideliikenteen merkitys

Raideliikenteen merkitys päivittäisessä liikkumisessa on henkilöliikennetutkimuksen tietojen mukaan suurin pääkaupunkiseudulla (17). Junien lähiliikenne, metro ja raitiovaunuliikenne toimivat tärkeinä osina liikennejärjestelmää. Lisäksi voimakas pendelöinti radanvarsipaikkakunnilta lisää junaliikenteen kysyntää.

Etelä-Suomen läänissä raideliikenteen osuus vuorokauden matkoista on 5 %. Muissa lääneissä se on suuruusluokkaa puoli prosenttia. Raideliikenteen matkan keskipituus on Etelä-Suomessa 24,6 km, kun se muissa lääneissä vaihtelee Länsi-Suomen 120 km:stä Lapin (läänin) 586 km:in. (17) Raideliikenteen merkitys pitkillä matkoilla korostuu muita maaliikennekulkumuotoja nopeamman matka-ajan vuoksi.

Henkilöliikennetutkimuksessa oli selvitetty erikseen myös neljän viikon aikana tehtyjen pitkien, yli 100 km:n matkojen tekemistä. Kaikissa lääneissä pitkien matkojen tarkoitus on useimmiten vapaa-aika. Työasiamatkat on seuraavaksi tärkein pitkien matkojen tarkoitus. Kuusi vuotta täyttäneet suomalaiset tekevät keskimäärin 19 pitkää matkaa vuodessa. Yli 100 km:ä pitkien matkojen keskipituus oli 340 km. Kaikkiaan linja-autolla ja raideliikenteellä tehdään suurin piirtein yhtä paljon pitkiä matkoja, so. 1,6–1,7 matkaa vuosittain jokaista suomalaista kohden. (17)

Matkustajan kannalta tärkeintä on ylipäätään joukkoliikenneyhteyksien saatavuus ja monipuoliset mahdollisuudet. Maaseutupaikkakunnalta lähdettäessä saman yhteystarpeen juna- ja bus-sivurojen tarjonnasta voi kokonaisuutena muodostua matkustajan päivittäisiakin tarpeita tyydyttävä kokonaisuus. Yhteiskäyttöistä lippujärjestelmää ei kuitenkaan ole. Matkakeskuksilla on pyritty lisäämään joukkoliikennejärjestelmän yhteentoimivuutta. Matkakeskukset koskevat 22 suurinta rautatieasemapaikkakuntaa.

2.1.8 Mökkimatkat

Mökkimatkat tehdään valtaosin omalla autolla. Tutkimuksessa pääkaupunkiseutulaisien mökkeilystä Järvi-Suomessa automatkojen osuus oli 96 %, Tilastokeskuksen mökkibarometrissa 95 %. (12, 13) Henkilöliikennetutkimuksen mukaan kesämökille tehtiin keskimäärin yhdeksän edestakaista matkaa vuodessa. Tilastokeskuksen postikyselyaineistoon perustuvan mökkibarometrin (2003) mukaan keskimääräinen mökkimatka oli 107 km suuntaansa. Mökkeilyssä liikkuva rahamäärä on vuoden aikana noin 1,87 miljardia euroa, joka ei sisällä rakenteilla olevia mökkejä tai tonttikauppoja eikä mökkimatkoja. Päivittäistavaroiden ostoon summasta käytetään noin 0,78 miljardia euroa. (12, 17)

Tilastokeskuksen mökkibarometrin mukaan kesämökki oli jonkun omaan kotitalouteen kuuluvan jäsenen käytössä keskimäärin 72 vuorokautta vuodessa. Vuorokauksi laskettiin ne vuorokaudet, jolloin oleskelu vapaa-ajanasunnolla kesti yli puoli vuorokautta. Muiden selvitysten mukaan mökkien keskimääräinen käyttö on 80–105 vuorokautta vuodessa. (12, 13, 14)

Tilastokeskuksen mökkitalaston mukaan kaksi kolmesta mökinomistajasta omistaa kesämökin asuinkuntansa ulkopuolelta. Heinäkuu on suosituin mökkeilykuukausi. Kesämökin sijainnin

perusteella mökin käyttöaste (oma käyttö) on suurinta Kymenlaaksossa, Pirkanmaalla, Uudellamaalla ja Kanta-Hämeessä, missä käyttöaste oli keskimäärin 80 vuorokautta vuodessa. Vähäisintä mökin käyttö oli Lapissa ja Pohjanmaalla. (12, 13, 14)

Matkan pituus mökille selittää ainakin osittain mökkien käyttöastetta. Kaukana sijaitsevien mökkien käyttö keskittyy lomakausiin. Järvi-Suomen mökkiläisille osoitetun kyselyn mukaan viikonloppumatkustamista mökille on vielä runsaasti, kun mökki sijaitsee alle 250 km:n päässä vakituisesta asunnosta. (13)

Kaupungista tulevien mökkiläisten tai kakkosasujien joukkoliikenteen käyttö mökkipaikkakunnalla lienee todella vähäistä, koska mökillä on oma auto. Lisäksi mökkiläisten houkuttelu joukkoliikenteeseen on haasteellista, sillä mökkipaikkakunnan joukkoliikennetarjonta saataa mieltää huonoksi pelkästään siksi, että se on vähäisempää kuin kotikaupungissa. Mökkiläisissä on kuitenkin määrällisesti potentiaalia esimerkiksi asiointiliikenteen käyttöön. Lisäksi kesäkuukausiin painottuva mökkeily voisi toimia kesäliikenteen kysynnän lisääjänä. Maalle muuttavat etätyöntekijät eivät todennäköisesti lisää päivittäistä maaseutupaikkakunnan joukkoliikenteen kysyntää, sillä useimmiten etätoissa on ajatuksena pysyä kotona ja vähentää tarvetta tehdä päivittäisiä työmatkoja.

2.2 Maaseutuliikenteen käyttäjäryhmät

2.2.1 Maaseudun peruspalvelutasoisen joukkoliikenteen käyttäjät

Julkisen liikenteen valtakunnallisesti yhtenäisen tavoitteellisen peruspalvelutason määrittelyn yhteydessä on pohdittu peruspalvelutasoisen julkisen liikenteen käyttäjiä. Suurin käyttäjäjoukko on kuntien maksamissa kuljetuksissa matkustavat koululaiset. Omalla kustannuksellaan peruspalvelutasoisessa joukkoliikenteessä matkustavista suuri osa on ns. pakkokäyttäjiä, eli henkilöitä, joille julkinen liikenne on ainoa vaihtoehto. Peruspalvelutason kannalta on kiinnitetty huomiota erityisesti siihen väestönosaan, joka on julkisen liikenteen palvelujen varassa. Peruspalvelutasoista julkista liikennettä tarvitsevat eri puolilla maata haja-asutusalueilla, taajamien reuna-alueilla sekä pienissä taajamissa asuvat henkilöt (19). Julkista liikennettä tarvitsevat:

- koululaiset, joilla on oikeus kunnan maksamaan koulukuljetukseen
- koululaiset, jotka matkustavat omalla kustannuksellaan
- opiskelijat
- autottomat tai ajokortittomat aikuiset
- iäkkäät
- liikkumis- ja toimintaesteiset
- työssäkävijät

Taulukko 2. Julkisen liikenteen peruspalvelutason määrittelyssä erikseen huomioitavia käyttäjäryhmiä (19). (Taulukkoa täydennetty 08/2005)

Väestöryhmä	Tarve	Julkisen liikenteen järjestämistä- pa nykyisin
<u>Työssäkävijät</u> Peruspalvelutasossa erityishuomio on autottomissa työssäkävijöissä.	Työmatkat	Linjaliikenteen bussivuoro Lääninhallituksen ostoliikenne Kunnan ostoliikenne
<u>Lapset ja lapsiperheet</u> Lapset ovat turvallisuuden ja itsenäisen liikkumisen kannalta heikossa asemassa.	Koulumatkat Esikoulumatkat Päivähoito- ja kerhomatkat Autottomien lapsiperheiden asiointi	Linjaliikenteen bussivuoro Lääninhallituksen ostoliikenne Kunnan ostoliikenne Erilliskuljetus taksilla Palveluliikenne
<u>Ikääntyvät</u> Ikääntyvät ovat jatkuvasti kasvava ryhmä, jonka liik- kumismahdollisuuksiin joudutaan panostamaan entistä enemmän tulevaisuudessa.	Asiointi Perusterveydenhuolto SHL:n mukaiset matkat VPL:n mukaiset matkat	Syöttöyhteys soveltuvaan (kalusto!) linja- tai ostoliikenteen bussivuo- roon Palveluliikenne Kutsutaksi/ kimppataksi Erilliskuljetus taksilla
<u>Toimintaesteiset</u> Toimintaesteiset ovat heterogeeninen ryhmä (mm. näkö-, kuulo- ja liikuntavammaiset), jonka tarpeet ovat osin keskenään ristiriitaisia. Toimintaesteisille henkilöil- le sopiva liikkumisympäristö edellyttää tiettyjen minimi- tekijöiden olemassaoloa ja tekee ympäristöstä myös muiden liikkumisen kannalta paremman.	VPL:n mukaiset matkat Asiointi Työmatkat Opiskelumatkat	Palveluliikenne Kutsuliikenne/ kimppataksi Erilliskuljetus taksilla
<u>Pienituloiset</u> Taloudelliset muutokset heijastuvat kaikkein voimak- kaimmin pienituloisten liikkumismahdollisuuksiin ja liikkumismuodon valintaan. Joukkoliikenteen lippujen hinnat ovat nousseet viime vuosina nopeammin kuin elinkustannukset ja muut kuluttajahinnat.	Opiskelumatkat Asiointi Työmatkat	Linjaliikenteen bussivuoro Lääninhallituksen ostoliikenne Kunnan ostoliikenne Tuettu lippujärjestelmä
<u>Haja-asutusalueilla ja taajamien reuna-alueilla asuvat autottomat</u> Haja-asutusalueilla ja taajamien reuna-alueilla asuvat ovat alueellisesti kaikkein heikoimmassa asemassa liikkumismahdollisuuksien suhteen (erityisesti autotto- mat tai ajokortittomat pienituloiset).	Työmatkat Opiskelumatkat Asiointi	Linjaliikenteen bussivuoro Lääninhallituksen ostoliikenne Kunnan ostoliikenne Kimppataksi Palveluliikenne/ kutsujoukkoliikenne

2.2.2 Tietoa joukkoliikenteen käyttäjistä hyvän tarjonnan alueella

Linjaliikenteen aluekohtaisista matkustajamääristä tai matkustajaprofiilista ei ole kattavaa tietoa, sillä liikenteiden suunnittelu- ja hoitovastuu on yksityisillä operaattoreilla. Yrityskoh-
taiset tiedot ovat liikesalaisuuksia, joten alueellisia tietoja on vaikea tuottaa. Tässä on esitetty
kahden vuonna 2004 tehdyn selvityksen matkustajia koskevia kyselytuloksia.

Parainen kuuluu Turun seutulippualueeseen ja maaseutuluokittelussa ydinmaaseutuun. Asuk-
kaita Paraisilla on noin 12 000 ja taajama-aste on 78 %. Työllisestä työvoimasta n. 37 % käy-
töissä kunnan ulkopuolella, Turussa 1 200. Seutulippuja ostetaan syys-talvikuukausina (2003–
2004) noin 350–400 kappaletta. Joukkoliikenteen tarjontaa Turun suuntaan on ruuhka-aikaan
neljä vuoroa tunnissa ja hiljaisempaan aikana kaksi vuoroa tunnissa. Paraisilla tehdyn seutuli-
pun käyttäjäkyselyn perusteella käyttäjistä suurin osa oli naisia ja työssäkävijöiden osuus oli
noin puolet. Käyttäjistä 20 % oli sellaisia, jotka olivat kotitalouden henkilöauton pääasiallisia
käyttäjiä, mutta he olivat silti valinneet linja-auton säännöllisen käytön ja seutulipun lippu-
tuotteeseen. (20)

Käytön lopettaneilta kysyttiin, miksi he eivät enää käytä lippua. Vastaajien antamien lopetta-
missyiden perusteella kyse on elämäntilanteesta, kulkemistarpeesta ylipäättään, joidenkin

käyttäjien kohdalla ongelmista (lippu ei esimerkiksi käy kaikessa kunnan sisäisessä liikenteessä) tai yksinkertaisesti muut tavat liikkua sopivat sittenkin paremmin. Muutama otti esille matkan hitauden. Säännöllisen, seutulipun käyttöön soveltuvan linja-autolla matkustamisen lopettaminen ei tarkoita sitä, että linja-auton käytöstä luovutaan kokonaan. Lähes puolet käytti yhä bussia viikoittain. (20)

Taulukko 3. Tietoa Paraisten seutulippumatkustajista

	Seutulipun käyttäjät	Lisätieto/huom.
Sukupuolijakauma	60–80 % naisia	
Pääasiallinen toiminta	Työssäkävijät 53 % Opiskelijat 44 %	Opiskelijoista 18 % yliopisto- tai ammattikorkeakoulun opiskelijoita ja 26 % toisen asteen opiskelijoita
Henkilöauton käyttömahdollisuus	20 % oli kotitalouden henkilöauton pääasiallisia käyttäjiä	
Muiden kulkumuotojen käyttö	Työssäkäyvät kulkivat jalan ja pyöräilivät eniten vapaa-ajan matkoilla. Ostokset, asiointi-, virkistys- ja vierailumatkat tehtiin pääasiassa autolla. Koululaiset ja opiskelijat tukeutuivat kaikilla matkoilla työssäkävijöitä enemmän kevyen liikenteen ja linja-auton käyttöön.	
	Seutulipun käytön lopettaneet	
Kulkumuoto	Suurin osa liikkui bussin sijasta henkilöautolla joko kuljettajana (40 %) tai matkustajana (17 %). Lähes puolet (45 %) käytti yhä bussia viikoittain tai kuukausittain ja toinen puolikas harvemmin tai ei ollenkaan. Seutulipun käytön lopettaneiden bussinkäyttötarkoituksissa korostuivat virkistys ja vierailu. Bussilla kuljettiin esimerkiksi iltamenoihin.	Kolmanneksella automatkaan liittyy muiden henkilöiden kuljettamista, lasten kuljettamista (60 %) tai ystävien ja tuttavien kuljettamista eli kimp-pakyytiä (30 %).

Siilinjärvi on noin 20 200 asukkaan kunta Kuopion pohjoispuolella. Väestö on poikkeuksellisen nuorta, sillä lähes joka neljäs siilinjärveläinen on alle 15-vuotias. Väestö on myös keskimääräistä paremmin koulutettua (21). Siilinjärvi ja Kuopio muodostavat yhtenäisen ja taajaan asutun, runsaan 108 000 asukkaan työssäkäyntialueen. Siilinjärvi kuuluu maaseudun kolmiluokittelussa kaupunkien läheiseen maaseutuun eli pendelöinti on runsasta. Tarjontaa seutu- ja lähiliikenteen vuoroilla on 2–4 vuoroa tunnissa. Lisäksi vakio- ja pikavuoroja kulkee ruuhkatunteina noin neljä vuoroa tunnissa. (22)

Siilinjärven ja Kuopion suunnassa liikennöivissä kaukoliikenteen vuoroissa tehtiin matkustajakysely 19.10.2004. Kyseisiä vuoroja on noin 40 suuntaansa. Vastaajat olivat valtaosin naisia. Koululais- ja opiskelijaikäisistä vastaajista miehiä oli 58 % ja työssäkävijöistä kolmannes. Koulu ja opiskelu olivat pääasialliset matkan syyt. Virkistykseen ja vierailuun liittyi kymmenesosa matkoista. Valtaosa matkoista tehtiin aamulla ja iltapäivällä tavallisimpiin työssäkäynti- ja opiskeluaikoihin (esim. seitsemäksi, kahdeksäksi ja yhdeksäksi, iltapäivällä 15–17 jälkeen). Keskipäivällä matkustajamäärät putosivat matkustajakyselyn vastausten perusteella neljännekseen tai viidennekseen aamun ja iltapäivän keskimääräiseen matkustusmäärään verrattuna. (22)

Seutulippu oli yleisin matkalla käytetty lipputyyppi (59 %). Kertalipulla matkusti 23 % vastaajista, matkakortilla 14 % ja muilla lipuilla ja maksuvälineillä 4 % matkustajista. (22)

Taulukko 4. Tietoja Siilinjärven ja Kuopion välisten vuorojen matkustajista kyselytutkimuksen mukaan

	Siilinjärven ja Kuopion välisten kaukoliikenteen vuorojen käyttäjät
Sukupuoli-jakauma	Vastaajista 73 % oli naisia ja 27 % miehiä. Koululais- ja opiskelijavastaajissa miesten osuus oli 58 % ja naisten 42 %. Työssäkäyvistä vastaajista 34 % oli miehiä ja 66 % naisia. Pääasiallisesti kotona olevista (eläkeläiset, työttömät, äitiys/isyyslomalle olevat yms.) miesten osuus oli 6 % ja naisten 94 %.
Vastaajien ikä	Vastaajista 2 % oli peruskouluikäisiä, 16–20 -vuotiaita oli 31 %, 21–64 -vuotiaita oli 63 % ja eläkeikäisiä 4 %.
Pääasiallinen toiminta	Pääasiallisen toiminnan mukaan vastaajista 49 % oli työssäkäyviä, 44 % opiskelijoita tai koululaisia ja 9 % pääasiallisesti kotona olevia (eläkeläiset, työttömät, äitiyslomalaiset jne.).
Matkan tarkoitus	Vastaajien matkan tarkoitus oli noin 38 %:ssa koulu tai opiskelu ja yhtä suuressa osassa (38 %) töihin menoa tai töistä paluu. Vapaa-aikaan virkistykseen ja vierailuun liittyi 11 % matkoista, työhön liittyviä asioita 4 %:ssa matkoista, ostoksia ja asioita 3 %:ssa matkoista, sairaalassa asioita 3 %:ssa ja muita tarkoituksia 3 %:ssa matkoista.
	Matkojen ajoittuminen
Kaikki matkat, opiskelu ja työmatkat	Opiskelumatkat ja työmatkat ovat pääasialliset matkojen tarkoitukset, joten niiden jakauma määritteli otoksen kaikkien matkojen jakauman muotoa. Kaikissa otoksen matkoissa aamun bussiinnousupiikki oli 7.00–7.30. Iltapäivällä nousu oli vilkkainta 15.00–16.30.
Opiskelu- ja työmatkat	Iltapäivällä opiskelijat nousivat bussiin vilkkaimmin 15.00–15.30 välillä, kun taas työmatkoilla vilkkain nousu-aika oli 16.00–16.30. Otoksen työmatkoissa näkyi aamulla korkeimpina piikkeinä 6.00–6.30 ja 7.00–7.30. Iltapäivällä jakauma oli tasaisempi, vilkkain nousu-aika oli kuitenkin 16.00–16.30.
Työhön liittyvä asiointi	Vastanneista 25 oli raportoinut matkansa tarkoituksen olevan työhön liittyvä asiointi. Nämä matkat ajoittuivat tasaisesti koko päivälle.
Vapaa-aika, virkistys ja vierailu	Vapaa-aikana, virkistys ja vierailun vuoksi tehtiin enemmän (2,5–3 kertaa enemmän) matkoja kuin ostos- ja asiointitarkoituksissa. Vapaa-aika-, virkistys- tai vierailutarkoituksessa tehdyissä matkoissa erottuu muita hieman vilkkaimmiksi bussiinnousuajoina 11.30–12.30 ja 18.30–19.00.
Ostokset ja asiointi	Monet ostosmatkoista olivat Kuopioon suuntautuvia. Lähikunnista lienee harvinaisempaa tulla Kuopioon pelkästään perusostoksille, vaan matkalla on tällöin virkistysluonteinen tarkoitus.
Sairaalassa asiointi	Sairaalassa asiointeihin liittyville bussimatkoille oli lähdetty ennen kello 13.00.

2.3 Käyttäjäryhmät tulevaisuudessa

2.3.1 Ajokorttien määrän ja autoistumisen kehitys

Naisten ajokorttitiheys on Suomessa korkeimmillaan vajaan 40 ikävuoden paikkeilla, jolloin noin 90 %:lla on ajokortti. Miehillä ajokorttitiheys on korkeimmillaan 40–45 -vuotiailla, 95–96 %:lla on ajokortti. Näiden ikäryhmien jälkeen ajokorttitiheys on aleneva (23). 20–25 vuoden päästä eläkkeelle jäävillä on siis valtaosin ajokortti ja he ovat tottuneet ajamaan autolla. Oletettavasti erityisesti aktiivinen ja hyvin toimeentuleva vanhusväestö tukeutuu henkilöautoihinsa mahdollisimman pitkään. Naiset saattavat luopua miehiä herkemmin ajamisesta. Suurissa ikäluokissa ajokortittomien naisten osuus on vielä miehiä merkittävästi suurempi. Naisten jäädessä yksin liikkumismahdollisuudet huononevat merkittävästi, ellei löydy korvaavaa joukkoliikenteen tarjontaa.

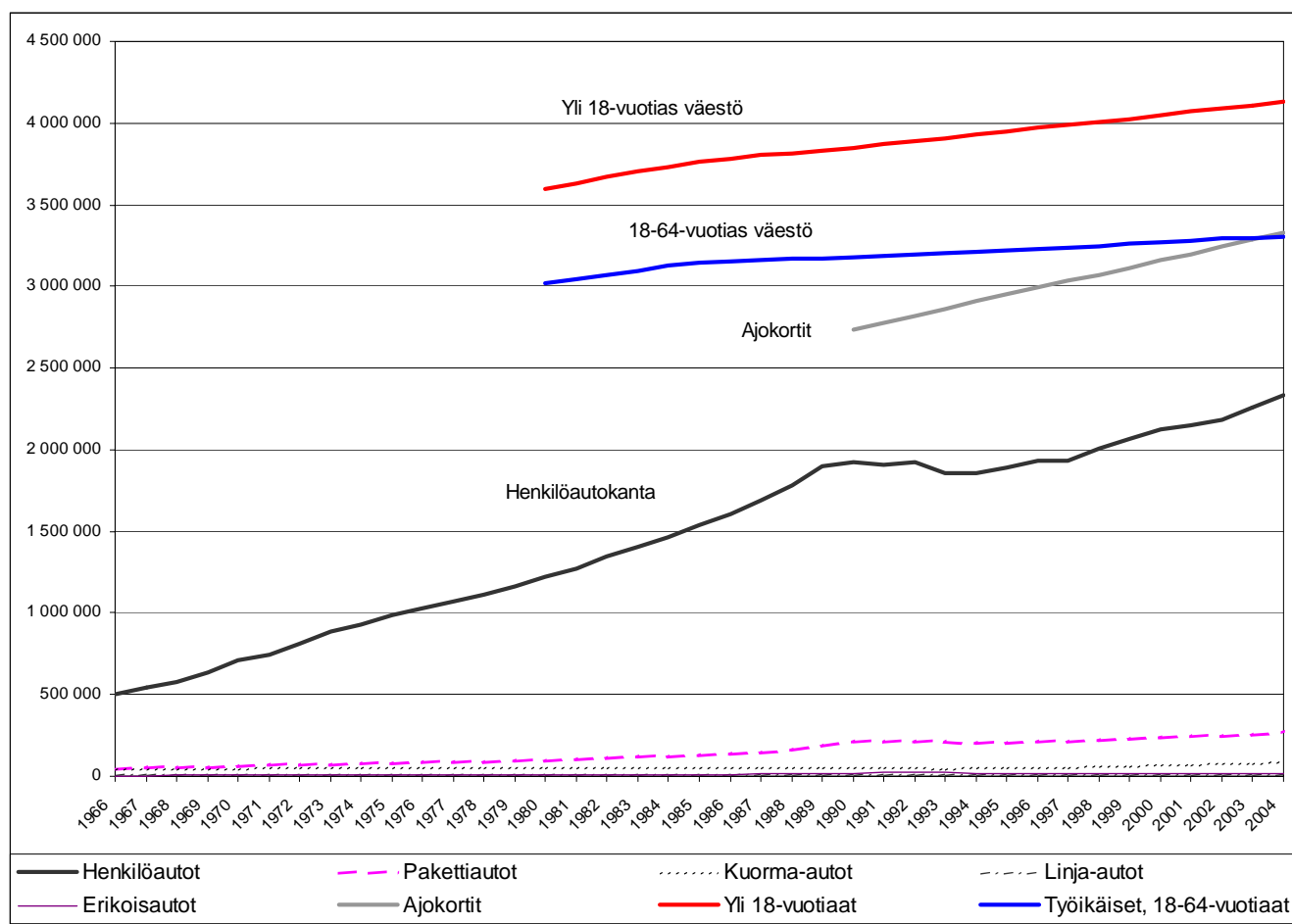
Tulevaisuuden liikenneskenaarioita selvittäneessä työssä (24) on arvioitu iäkkäiden olevan tulevaisuudessa todennäköisesti terveempiä ja liikkuvan enemmän kuin vastaava ikäryhmä nykyisin. Väestön ikääntyessä myös arvojen ennustetaan muuttuvan. Tulevaisuuden iäkkäillä kuluttaminen, palveluiden käyttäminen, matkailu ja autoilu ovat omaksuttuja tapoja, toisin kuin nykyisillä säästämiseen oppineilla iäkkäillä sukupolvilla. Tulevaisuuden iäkkäät vaativat elämältään ja yhteiskunnalta yhä enemmän. (25)

Kokkarinen (2000) on todennut, että väestön ikärakenteen muutoksen on yleisesti arveltu lisäävän joukkoliikenteen käyttöä, mutta todennäköisesti ajokorttien määrän kasvun myötä se

lisääkin henkilöautoliikennettä parina seuraavana vuosikymmenenä, ja vaikeuttaa siten joukkoliikenteen kehittämistä. Väestön vanhenemisen Kokkarinen on arvellut lisäävän joukkoliikenteen käyttöä ehkä parinkymmenen vuoden kuluttua, kun hyvin vanhojen ikäryhmien osuudet väestöstä kasvavat. Suomessa seurataan yhdysvaltalaisista mallia, joka merkitsee ajokortillisten selvää lisääntymistä myös vanhimmissa ikäluokissa. (23)

Nuorten ajokortin hankkimisaikeita selvittäneen tutkimuksen mukaan nuorten halukkuus hankkia ajokortti ei ole vähentynyt. Lähes kaikki nuoret aikovat hankkia ajokortin heti, kun se on mahdollista tai viimeistään seuraavan viiden vuoden aikana. Vain 0,6 % vastaajista ei osannut sanoa, aikooko tulevina vuosina hankkia ajokorttia lainkaan. Pääkaupunkiseudulla ajokortin hankkiminen on ollut jo pitkään selvästi vähäisempää kuin muualla maassa. Yleisimmät syyt olla hankkimatta ajokorttia 18-vuotiaana olivat ajokortin kalleus ja se, ettei nuorella olisi autoa käytössään. Asuinpaikkakunnalla, työ- tai opiskelutilanteella, vanhempien ammattiryhmällä tai vastaajan mahdollisuudella liikkua julkisilla kulkuneuvoilla ei ollut merkitsevää vaikutusta. Auton käyttömahdollisuus, vanhempien myötävaikutus sekä autoiluun kohdistuvat arvostukset ja asenteet olivat voimakkaimpia selittäviä tekijöitä ennustettaessa nuoren aikomusta hankkia ajokortti 18-vuotiaana. Arvoista ja asenteista merkitsevimmiksi nousivat ajamisen koettu hauskuus ja ajokortinsaamisen myötä koettu arvostus ja aikuisuus. Ajokortin hankkimishalukkuus ennakoi tasaisessa kasvussa pysyvää ajokorttitiheyden kasvua. Ruotsalaisiin ja norjalaisiin nuoriin verrattuna suomalaiset ovat selvästi kiinnostuneempia hankkimaan ajokortin. (26)

Kuvasta 8 nähdään, että ajokorttien määrä ja henkilöautokanta kasvavat täysi-ikäistä väestöä hieman nopeammin eli ajokorttitiheys kasvaa. Lama selittää henkilöautokannan kehitystä 1990-luvun alussa. Tulevaisuudessa henkilöliikenteen kasvu jatkuu väestönkasvun ja talouskasvun siivittämänä. Talouskasvun myötä myös elintaso kasvaa, joten yhä useampi pystyy hankkimaan auton. Etätyö ja tekniset innovaatiot eivät vähennä liikennettä. Henkilöautojen ja ajokorttien määrän kasvu jatkuu. (27.) Kehityssuunnat ennakoivat lisääntyvää henkilöauton käytön osuutta.



Kuva 8. Ajoneuvokannan, ajokorttien ja väestön kehitystietoja vuoteen 2004 (28, 29)

Liikkumisen tulevaisuutena nähdään myös, että seudun ylittävät työssäkäyntimatkat lisääntyvät ja työmatkat pidentyvät entisestään. Liikkumisen muutokseen kokonaisuudessaan vaikuttava väestön ikääntyminen lisää todennäköisesti vapaa-ajanmatkojen määrää sekä vähentää työ-, koulu- ja opiskelumatkojen määrää. Myös vapaa-ajanmatkojen pituus kasvaa. Suomen väkiluku kääntyy hitaaseen laskuun vuoden 2020 jälkeen, jos siirtolaisuus ei merkittävästi lisäännä. (24, 25, 27). Tulevaisuuden väestö- ja matkatyyppien muutosten perusteella joukkoliikenteen haasteena on vastata entistä pidempien matkojen kysyntään ja monipuolisempaan matkojen suuntautumiseen sekä houkutella henkilöautoa käyttämään tottuneita matkustajia joukkoliikenteeseen. Työ- ja opiskelumatkojen määrän vähentyessä muutos näkyy linja-autoa säännöllisesti käyttävän ryhmän vähenemisenä.

2.3.2 Erilaisten alueiden haasteet ja mahdollisuudet

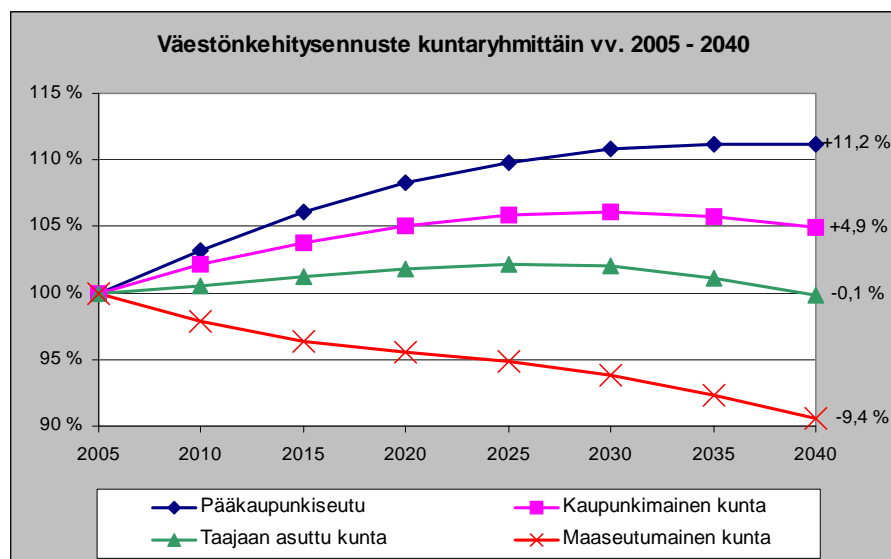
Kaupunkien läheisellä maaseudulla on parhaat edellytykset lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Ongelmallisoin joukkoliikenteen kysyntätilanne on harvaan asutulla maaseudulla, josta nuoret muuttavat kaupunkeihin koulutusta hankkimaan. Taulukkoon 5 on luonnosteltu maaseudun nykyisiä tunnuspiirteitä ja tulevaisuuden haasteita joukkoliikenteen kannalta parhaimmissa ja vaikeimmissa olosuhteissa.

Taulukko 5. Joukkoliikenteen tarjonta ja kysyntä sekä haasteet erilaisissa ympäristöissä

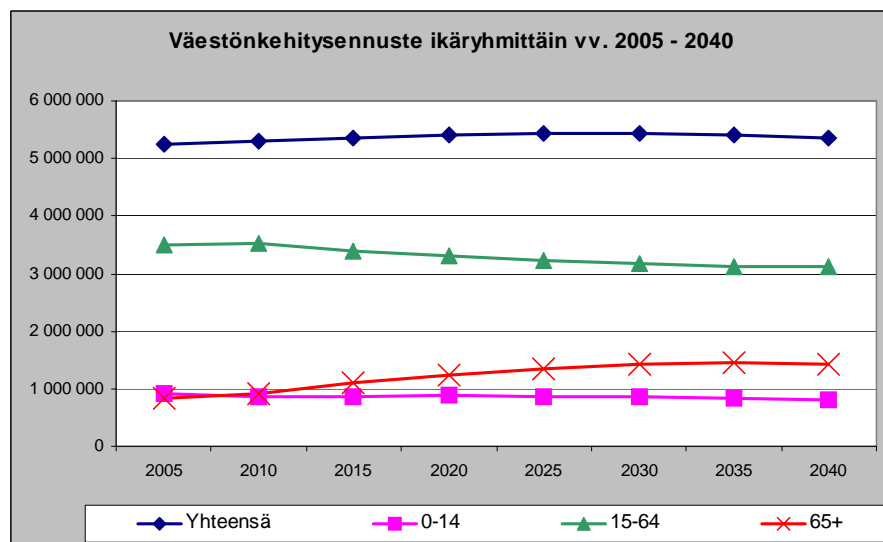
	Nykyisiä tunnuspiirteitä	Tulevaisuuden näkymät ja haasteet
Kaupunkien läheinen maaseutu esimerkki hyvistä joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä	<p>Tarjonta Erittäin hyvä tai hyvä vuorotarjonta taajama-alueilla. Kaukoliikennettä, vakiovuoroliikennettä, seutuliikennettä, (paikallislakiennettä). Erityisryhmille palveluliikennettä ja kutsu-joukkoliikennettä.</p> <p>Kysyntä Paljon joukkoliikenteen säännöllisiä käyttäjiä: koululaiset, opiskelijat ja työssäkävijät. Pääosa matkustajista naisia. Ei ole kohdennettu markkinointia. Miehillä ei ole markkinoitu. Taajamissa joukkoliikenne on vaihtoehto auton käytölle. Kakkosautojen vähentäjä.</p> <p>Maankäyttö Asutus ei taajamissakaan niin tiheää kuin kaupungeissa. Asutus osittain vaikeasti palveltavaa laaja-alaista omakotiasumista. Kaksijakoista: taajamat/haja-asutusalueet. Maankäytön suunnittelussa kehitettävää joukkoliikenteen tarpeitten huomioonottamiseksi.</p>	<p>Väestö lisääntyy voimakkaasti. Paljon perusasiakaskuntaa, lapset, nuoret, naiset. Pystyy vastaamaan suurimpien matkavirtojen kysyntään (työ- ja opiskeluvirrat) hyvin. Kaupunkiseutujen kasvavat vapaa-ajan ja asiointimatkat haasteellisimpia.</p> <p>Käyttöä on määrätietoisilla toimenpiteillä mahdollista kasvattaa. Kulkumuotoisuuden kasvattamiseksi tehtävä kuitenkin paljon työtä.</p> <p>Runsaasti potentiaalia kehittymiseen. Esimerkiksi hyvin koulutetut mahdollista asiakaskuntaa. Kakkosautojen vähentäjä. Toisaalta haasteena auton käyttöön sidonnaiset lapsiperheet. Haasteena myös matkojen ja samalla matka-ajan pidentyminen.</p> <p>Asutuksen ja liikennemäärien kasvaessa kilpailukyvyistä huolehdittava (matka-aika) myös joukkoliikenteen toimintaympäristöä kehittämällä</p> <p>Huomio palvelujen selkeyteen ja laatuun - standardointia. Tuotteistamista ja markkinointia. Kaluston ja informaation on oltava korkeatasoisia. Lipputuotteisiin joustoa ja helppokäyttöisyyttä, jotta kulkemisen monimuotoisuus mahdollista ja jotta eri kulkumuotojen vaihtelu tarkoittaa entistä useammin joukkoliikennematkaa. Mobiili ostaminen, älykkäät liput.</p> <p>Kasvaa kiinni kaupunkeihin. Joukkoliikenteen tarjonnan, tariffien ja informaation suunnittelu ja toteutus hallinnollisista rajoista riippumatta. Saumaton integroiminen kaupunkiliikenteeseen.</p> <p>Maankäytön suunnittelu; "moottoritiemalli" vai "nauhamainen joukkoliikennekäytävä".</p>
Harvaan asuttu maaseutu esimerkki huonoista joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä	<p>Tarjonta Tyydyttävästä huonoon vuorotarjontaan. Peruspalvelutaso joudutaan toteuttamaan ostoliikenteenä. Pääteiden ulkopuolelle jäävien kuntien vuorotarjonta perustuu pelkästään koululaisten ja toisen asteen koulukuljetuksista huolehtivaan joukkoliikenteeseen. Liikenne pääasiassa ostettua. Joitain asiointiliikennepalveluja. Kesäliikenne olematonta.</p> <p>Kysyntä Vähenevää. Alaluokkien koulut vähenevät ja keskittyvät taajamiin. Vuorot soveltuvat huonosti asiointiin (pitkä asiointiaika).</p> <p>Pakkokäyttäjät. Ei palveluja - ei kysyntää – ei matkoja. Erityiskuljetuspalvelujen asiakaskunnan kasvupaineita.</p> <p>Maankäyttö Haja-asutusta, kuntakeskusten palvelut heikot.</p>	<p>Itsekannattavat liikennepalvelut vähäiset. Kuntien resurssit palvelujen järjestämiseen vähäiset. Kutsujoukkoliikenteen järjestämisessä kustannustehokkuus heikointa pitkistä matkoista ja vähäisistä matkustajista johtuen. Ostoliikennepalvelut vähäisiä seudullisen matkustamisen vähäisyydestä johtuen.</p> <p>Väestöä vähän. Koululaisten kuljetusvirrat vähäiset/olematon. Nuorten kato. Työssäkävijät autonomistajia ja autoon sidottuja huonon joukkoliikennetarjonnan vuoksi. Paljon vanhuksia. Paljon työttömyyttä. Ei joukkoliikenteen kysyntää.</p> <p>Palveluja ei ole riittävästi saatavilla. Liikkumisen peruspalvelutaso ei toteudu heikoille ryhmille.</p> <p>Asiointimatkat pitkiä.</p> <p>Autoituneita alueita ja näivettyneitä kuntakeskuksia.</p>

2.3.3 Väestö vähenee

Maaseutumaisten kuntien väestö vähenee. Keskimääräisessä maaseutumaaisessa kunnassa on kouluikäistä väestöä ennusteiden mukaan vuonna 2020 15–20 % vähemmän kuin tänä päivänä. Vähennys on noin 40–150 koululaista kuntaa kohden. Koulukuljetettavien osuudesta riippuen määrä voi tarkoittaa esimerkiksi yhtä bussillista oppilaita. Lasten väheneminen merkitsee kouluverkon harvenemista ja koulujen keskittymistä, mikä paikallisesti ja ajoittain voi lisätä koulukuljetusten kysyntää. Kouluverkkomuutoksista huolimatta oppilaskuljetusten kysynnän kehitys on kokonaisuutena supistuva.



Kuva 9. Väestökehitysennuste vuosille 2005–2040 tilastollisen kuntaryhmituksen mukaan. (28)



Kuva 10. Väestökehitysennuste vuosille 2005–2040 ikäryhmittäin. (28)

Vuonna 2020 kunnissa, joissa alle 70 % väestöstä asuu taajamissa, on noin 7–20 % enemmän 75–84-vuotiaita nykyhetkeen verrattuna. Kasvu on 20–170 ikäryhmään 75–84-vuotiaat kuuluvaa henkilöä kuntaa kohden kunnan koosta riippuen. Näiden ikäryhmien itsenäiseen selviy-

tymiseen tarvitaan erilaisia palveluja, joista kuljetuspalvelu on kriittinen tekijä silloin, kun päivittäistavarakauppa ei sijaitse kävelymatkaetäisyydellä kotoa. Asiointiasiakaspotentialiaali ei erilaisten tilastojen perusteella suoraan lisäännä ikääntyneiden osuuden kasvun suhteessa, mutta tarkoittaa kuitenkin kuljetuspalvelujen kysynnän voimakasta kasvua.

Taulukko 6. Taajaan asuttujen ja maaseutumaisten kuntien kehitys lukuina. Luvut esittävät ko. kuntatyyppien keskiarvoa. (28)

Taajaan asutut kunnat, Ikäluokkien asukasmäärät kuntatyyppien keskiarvolukuja ikäryhmät	Taajaan asutun kunnan keskimääräinen väkiluku ikäryhmittäin	Väestön <u>vähennemä tai lisäys</u> vuoteen 2003 verrattuna Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan laskettuna			Prosentuaalinen muutos
		2010	2020	2030	2003-2020
0-6	996	-2	-13	-58	-1 %
7-14	1341	-113	-118	-132	-9 %
15-64	7768	-42	-620	-957	-8 %
65-74	1050	141	656	531	62 %
75-84	674	59	230	668	34 %
85+	190	54	114	222	60 %
Väestö yhteensä (kes- kiarvo)	12019	97	249	275	2 %
Maaseutumaiset kunnat, Ikäluokkien asukasmäärät kuntatyyppien keskiarvolukuja ikäryhmät	Maaseutumaisten kunnan keskimääräinen väkiluku ikäryhmittäin	Väestön <u>vähennemä tai lisäys</u> vuoteen 2003 verrattuna Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan laskettuna			Prosentuaalinen muutos
		2010	2020	2030	2003-2020
0-6	263	-12	-19	-34	-7 %
7-14	389	-64	-79	-86	-20 %
15-64	2289	-80	-352	-512	-15 %
65-74	394	12	172	127	44 %
75-84	269	11	38	177	14 %
85+	77	19	36	61	47 %
Väestö yhteensä (kes- kiarvo)	3681	-115	-204	-268	-6 %

2.3.4 Uudet entistä iäkkäämmät joukkoliikenteen asiakkaat

Kuljetuspalveluja käyttävä asiointiasiakasväki on tulevaisuudessa todennäköisesti huonokuntoista ja iäkästä. Monesti 75 vuoden ikää pidetään liikkumiseen ja avuntarpeeseen vaikuttavien fysiologisten ominaisuuksien muutosikänä. Käytännössä kuitenkin ikääntyminen ja sen vaikutukset toimintakykyyn ovat hyvin yksilöllisiä (30). Ikääntyneiden kohdalla joukkoliikenteen kysyntä ei ole päivittäistä, vaan kohdistuu ensisijaisesti asiointiin sekä vapaa-aikaan ja virkistykseen liittyviin matkoihin.

Kaksi kolmesta 75 vuotta täyttäneestä tarvitsee apua selviytyäkseen kotona, mutta vain yksi kolmesta käyttää palveluja. Epävirallinen apu – varmasti myös liikkumisessa - on siten edelleenkin ikääntyneiden tärkein avun lähde. Ikääntyneiden kotonaselviytymisen ongelmat liittyvät valtaosalla arkipäivän kodinhoitoon, siivoukseen, ruoanlaittoon ja asiointiin. (30)

Palvelurakenteessa tapahtuvien muutosten ja keskittymisen myötä palvelut haetaan entistä enemmän taajamista. Yhteiskunnan tarjoamat terveystalot keskittyvät myös yhä harvempiin pisteisiin ja erikoisosaamista vaativat toimenpiteet tehdään tietyissä keskussairaaloissa.

Sairaanhoidopiirit ostavat toisiltaan palveluja. Maaseudun asiakkaiden terveystalouteen liittyvät matkat pidentyvät tulevaisuudessa. (31)

Hämeenlinnassa ja Hauholla tehtyjen tapaustutkimusten perusteella tyypiteltiin autottomien vanhusten liikkumisen kriittisiä tekijöitä suhteessa toimintakykyyn. Taajamaympäristössä, jossa tärkeimmät palvelut sijaitsevat kävelyetäisyydellä, rajallisellakin toimintakyvyllä voi tulla toimeen itsenäisesti. Jos arjesta selviytyminen edellyttää matkojen pituuden vuoksi auton tai joukkoliikenteen käyttöä, nousee näiden liikkumismuotojen saatavuus keskeiseksi itsenäisen elämän tekijäksi. Haja-asutusalueella palveluliikenne ja muut esteettömät kuljetuspalvelut ovat välttämättömiä, sillä itsenäisen elämisen toimintaedellytykset eli asiointimahdollisuudet ja usein myös sosiaalinen toiminta ovat kiinni kuljetuspalveluista. Usein ratkaisuna ovat kunnan myöntämät taksipalvelut. (32)

Taulukko 7. Autottomien ikäihmisten päivittäisen elämän kriittisiä tekijöitä liikkumisen kannalta (30)

Autottoman ikäihmisen liikkumiskyky	Liikkumisen kannalta ratkaisevat tekijät	Avuntarve
I Kotona pysyttelevät	Henkilökohtainen terveys ja liikkumismotivaatio	Suuri terveysongelmien vuoksi, käyttävät paljon kunnallisia kotipalveluja
II Lyhyitä matkojen kodin lähellä liikkuvat	Jalankulkuympäristön esteettömyys, lähipalveluiden olemassaolo, (palveluliikenne)	Osa avuntarpeesta riippuu lähiympäristön ja liikkumispalveluiden ominaisuuksista. Usein kunnallisten kotipalvelujen piirissä
III Jalan noin kilometrin säteellä kotia liikkuvat	Jalankulkuympäristön esteettömyys, lähipalveluiden olemassaolo, palveluliikenne, muun joukkoliikenteen esteettömyys	Merkittävä osa avuntarpeesta riippuu lähiympäristön ja liikkumispalveluiden ominaisuuksista. Saavat tarvittaessa apua läheisiltä, joskus myös kunnalta.
IV Pitkiäkin matkoja jalan liikkuvat	Joukkoliikennepalvelut ja muiden palvelujen saatavuus	Avuntarve liittyy enemmän autottomuuteen kuin terveysongelmiin. Eivät yleensä kunnallisten kotipalveluiden piirissä.

2.3.5 Perusasiakkaat ja uusia peruspalvelutasoisten yhteyksien käyttäjiä (19)

Peruspalvelutason tavoitteellista tasoa määrittäneen työn yhteydessä on todettu, että myös maaseutu tarvitsee lisää joukkoliikenteen matkustajia, jotta julkisen liikenteen peruspalvelutaso pystytään säilyttämään. Peruspalvelutasoiset julkisen liikenteen palvelut eivät yleensä ole kilpailukykyisiä henkilöauton käytön kanssa. Uusien matkustajien houkuttelemisen henkilöauton käyttäjistä peruspalvelutasoiseen julkiseen liikenteeseen on erittäin vaikeaa. Tavoitteena on uusien matkustajien saaminen yhteiskunnan maksamista erilliskuljetuksista kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen.

Uusia peruspalvelutasoisen julkisen liikenteen käyttäjiä voisivat olla

- osa kuntien sosiaalitoimen kuljetusasiakkaita,
- ei-kiireellisiä Kelan sairausvakuutuksen ja kuntoutusmatkoja tekevät,
- iäkkäät, jotka tarvitsevat matkustamiseen apua, mutta eivät ole kuntien sosiaalitoimen kuljetuspalveluiden asiakkaita, ja
- maaseutukuntien/taajamien välillä pendelöivät.

2.3.6 Hyvän tarjonnan joukkoliikenteen potentiaalia

Saksalaisen Rhein-Sieg alueen ministeriötasoisessa joukkoliikenteen suunnittelun käsikirjassa kiinnitetään huomiota tuotteeseen, asiakkaiden tarpeisiin ja markkinointiin. Joukkoliikenteen

kehittämisessä on tavoitteena palvelun optimointi vastaamaan kulloisiakin liikkumistarpeita ja kohderyhmiä, palvelujen tuotteistaminen ja niiden tunnuspiirteiden ja laadun kehittäminen. Asiakkaat on käsikirjassa jaettu kolmeen ryhmään (taulukko 8), joista osa on tiettyihin kulkutapoihin sidottuja, mutta toiset pystyvät myös vapaasti valitsemaan kulkutapansa. Kanta-asiakkaaksi tulkitseminen ei ota kantaa matkustamisen määrään tai säännöllisyyteen, vaan nykyisiksi asiakkaiksi katsotaan kaikki joukkoliikenteen nykyiset käyttäjät. Asiakasryhmien tyypittely on tehty joukkoliikenneoperaattorin näkökulmasta. Ryhmät ovat:

1. Kanta-asiakkaat
 - joukkoliikennettä käyttävät
 - käyttö säännöllistä tai satunnaista
2. Uudet asiakkaat
 - vaihtoehto/joukkoliikenteen tarjonta olemassa
 - käyttämättömyyden syyt
 - eivät tiedä riittävästi tai
 - muut henkilökohtaiset ja/tai kulkumuodon valintaan liittyvät syyt
3. Ei-asiakkaat
 - eivät käytä joukkoliikennettä, koska ei ole tarjontaa tai
 - torjuvat joukkoliikenteen käytön muista syistä

Valinnanmahdollisuuksia omaavat muodostavat joukkoliikenteen potentiaalin. Ryhmä kuitenkin valitsee suureksi osaksi henkilöauton käytön. Tärkeimmät kulkumuodon valintaan vaikuttavat tekijät ovat ajokortin ja auton omistus kotitaloudessa sekä joukkoliikenteen tarjonta. (32)

Taulukko 8. Esimerkki joukkoliikenteen kohderyhmien profiloinnista joukkoliikenneoperaattorin näkökulmasta Rhein-Sieg alueelta Saksasta (33)

Kohderyhmä		Tunnusmerkkejä	Profiili
Kanta-asiakkaat	Pakkokäyttäjät	Ei ajokorttia, ei autoa	Painotus naisissa Painotus koululaisissa, iäkkäämmässä kotitalouksissa ja eläkeläisissä Keskimääräinen koulutus Pieni tulotaso
	Matkustajat, joilla on valinnanmahdollisuus	Ajokortti ja henkilöauto kotitaloudessa	Painotus naisissa Painotus nuorissa, osittain iäkkäissä kotitalouksissa Keskimääräistä korkeampi koulutus Keskimääräistä parempi tulotaso
Uudet asiakkaat	Joukkoliikennepotentiaali (tällä hetkellä valinnut henkilöauton käytön)	Ajokortti ja henkilöauto kotitaloudessa; hyvä/keskitason joukkoliikennetarjonta	Painotus miehissä Painotus nuorissa ja vanhoissa kotitalouksissa Keskimääräistä parempi koulutus Keskimääräinen ja keskimääräistä parempi tulotaso
Ei-asiakkaat	Henkilöautoon sidotut	Ajokortti ja henkilöauto kotitaloudessa; huono joukkoliikennetarjonta	Naisia ja miehiä Painotus nuorissa ja vanhoissa kotitalouksissa Keskimääräinen koulutus Keskimääräistä parempi tulotaso
	Ei ajavat	Ei-liikkuvat henkilöt; pyöräilijät ja jalankulkijat	Painotus naisissa Painotus nuorissa ja iäkkäissä talouksissa Keskimääräinen koulutus Keskimääräinen tulotaso

Esimerkkikehikon pakkokäyttäjät korostuvat harvaan asutun maaseudun liikenteeseen sovellettaessa, sillä tarjonta on keskimäärin heikompaa ja joukkoliikenteen vapaaehtoisesti valitse-

via matkustajia on vähemmän. Miehet ovat potentiaalista asiakasryhmää erityisesti silloin, kun tarjonta on hyvä. Pakkokäyttäjät painottuvat naisiin, koululaisiin, iäkkäisiin ja pienituloisiin.

2.3.7 Matkustajien tyypittelyä

Joukkoliikennettä tarvitsevat ensisijaisesti ne käyttäjät, joille joukkoliikenne on matkan tekemiseen ainoa vaihtoehto. Joukkoliikenteen käytön valitsee myös ajokortin ja auton omistavia aikuisia sekä henkilöitä, joilla olisi varaa henkilöautoon. Joukkoliikenteen valitsevien aikuismatkustajien osuus kasvaa, kun tarjonta paranee.

Joukkoliikenteen käyttäjiä on tässä tutkimuksessa esitettyjen esimerkkien ja matkustajatietojen perusteella tyypitelty pakkokäyttäjiin ja joukkoliikenteen käytön valitseviin (taulukko 9). Tunnusmerkkeihin on kirjattu joukkoliikenteen valitsemisen syitä ja joukkoliikenteen valitsevien ryhmien ominaisuuksia. Joukkoliikenteen valinnan motiivina voi olla lipputuotteiden edullisuus, helppous kulloiseenkin vaihtoehtoon verrattuna tai käytännöllisyys. Joukkoliikenne on monille luontainen osa kotitalouden kulkumuotovalikoimaa.

Taulukko 9. Matkustajien tyypittelyä

Kohderyhmä	Valinnaisuus	Ryhmä	Tunnusmerkkejä
Joukkoliikennettä käyttävät asiakkaat	Joukkoliikenteen valitsevat	Säännölliset matkustajat	<p>Säännöllisten aikuismatkustajien osuus kasvaa, kun tarjonta paranee</p> <p>Painotus naisissa</p> <p>Joukkoliikenteen taloudellisuus (edullinen lipputuote)</p> <p>Joukkoliikenteen helppous tai hyöty autoiluun verrattuna (liukkaiden kielten välttäminen, ei pysäköintiongelmia keskustaungissa yms.)</p> <p>Joukkoliikenne täydentää henkilökohtais- ta/kotitalouden kulkumuotovalikoimaa, kulkumuotoja vaihdellaan päivittäisten tilanteiden mukaan</p> <p>Matkatyypeissä hallitsevin työmatkat ja opiskelumatkat</p>
		Satunnais- matkustajat	<p>Painotus naisissa</p> <p>Joukkoliikenteen helppous tai hyöty autoiluun verrattuna (liukkaiden kielten välttäminen, ei pysäköintiongelmia keskustaungissa yms.)</p> <p>Joukkoliikenne täydentää henkilökohtais- ta/kotitalouden kulkumuotovalikoimaa, kulkumuotoja vaihdellaan päivittäisten tilanteiden mukaan</p> <p>Matkatyypeissä korostuvat asiointi, vapaa-aika ja virkistys</p>
	Pakkokäyttäjät	<p>Pakkokäyttäjät</p> <ul style="list-style-type: none"> - säännölliset ja - satunnaiset matkustajat 	<p>Ei ajokorttia, ei autoa</p> <p>Painotus koululaisissa ja opiskelijoissa, joissa sukupuolijakauma lähes 50/50</p> <p>Muissa matkustajissa painotus naisissa</p> <p>Pienituloiset</p> <p>lääkkäät</p> <p>Liikkumis- ja toimintaesteiset</p>

3 MAASEUTULIIKENTEEN KEHITTYMINEN

3.1 Yhteenveto

Suurin osa maaseudun joukkoliikenteestä on koulupäivisin ajettavaa liikennettä.

Maaseudun joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pitkällä aikavälillä olleet laskusuuntaisia.

Maaseudulla vakiovuoroliikenteestä on lipputuloperusteista liikennettä noin 70–80 prosenttia.

Lipputulojen varassa toimivaa liikennetarjontaa täydennetään tarpeelliseksi katsotun liikenteen osalta lääninhallitusten ja kuntien rahoittamana ostoliikenteenä.

Yhteiskunta rahoittaa maaseutuliikennettä myös lakisääteisten kuljetusten hankinnan kautta sekä muille matkustajille tarjottavien sarja- ja kausilippujen lipputuella.

Lääninhallitusten joukkoliikenteen rahoitus on kasvanut vuosittain keskimäärin 3,3 prosenttia ja kuntien 6,2 prosenttia. Eniten kasvavat kuntien sosiaalitoimen kuljetuskustannukset, keskimäärin yli 9 prosenttia vuosittain. Kasvaneesta rahoituksesta huolimatta joukkoliikenteen tarjonta vähenee.

Taksiliikennettä käytetään yhteiskunnan kuljetustehtävien hoitoon suhteellisesti enemmän harvaan asutuilla kuin taajaan asutuilla alueilla. Taksin hoitamilla kuljetuspalveluilla korvataan joukkoliikenteen puutetta vähäisen kysynnän alueilla.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama peruspalvelutasotyöryhmä (19) on määritellyt tavoitteellisen julkisen liikenteen peruspalvelutason.

3.2 Maaseutuliikenteen järjestämisperiaatteet

Vuonna 2003 valtio ja kunnat rahoittivat linja-autoliikennettä yhteensä 144,4 miljoonalla eurolla. Tästä valtion osuus oli noin 37 miljoonaa euroa ja kuntien noin 107 miljoonaa euroa. Suurten kaupunkien osuus oli 83 miljoonaa euroa.

Valtion rahoitus kohdistuu alueellisen runkoliikenteen ostoihin, kaupunkimaisen paikallisliikenteen ylläpitämisen avustamiseen sekä kaupunki-, seutu- ja työmatkalippujen hinnanalennuksen avustamiseen. Kaukoliikenteen vuoroja ei ole ostettu vuoden 1999 jälkeen.

Kunnat ostavat kunnan sisäisiä yhteyksiä sekä alentavat kaupunki-, seutu- ja työmatkalippujen hintaa.

Oulun, Itä-Suomen ja Lapin läänissä ostoliikenteen osuus kaikesta kaupunkien ulkopuolisesta linja-autolla harjoitettavasta joukkoliikenteestä on noin 30 prosenttia. Etelä-Suomessa ostoliikenteen osuus on alle 10 prosenttia ja Länsi-Suomessa noin 15 prosenttia.

Pääosa maaseudun joukkoliikenteestä hoidetaan siis lipputuloperusteisena linjaliikenteenä. Kun kuljetus tapahtuu linja-autolla säännöllistä reittiä ja aikataulua noudattaen ja se on yleisesti kaikkien käytettävissä, tulee yrittäjällä olla joukkoliikenneluvan lisäksi linjaliikennelupa.

Linjaliikenneluvan myöntää lääninhallitus ja useamman läänin alueella liikennöiville pika-
vuoroille Etelä-Suomen lääninhallitus. Kaupunkien alueella lupaviranomainen on yleensä
kaupunki.

Bussiyritykset suunnittelevat haluamansa reitit ja vuorot, anovat niille luvat ja kantavat liiken-
teestä taloudellisen vastuun. Linjaliikenneluvan myöntäminen on tarveharkintaista ja riippuu
liikennepalveluiden kysynnästä ja tarpeesta, olemassa olevista liikennepalveluista sekä haet-
tavan liikenteen taloudellisuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta. Linjaliikennelupa myönne-
tään enintään kymmeneksi vuodeksi ja siinä vahvistetaan ajettavan liikenteen aikataulu ja
reitti.

Linjaliikennettä täydentäviä peruspalveluja, joita ei kyetä ylläpitämään asiakastuloin, tuote-
taan ostoliikenteenä. Lääninhallitukset ostavat pääosin kuntien välillä liikennöitäviä runkolii-
kennevuoroja. Ostettava liikenne kilpailutetaan avoimessa tarjouskilpailussa ja useimmiten
ostosopimus tehdään kolmeksi vuodeksi kerrallaan.

Myös kunnat voivat täydentää alueensa julkisen liikenteen palveluita ostamalla liikennettä.
Kunnat voivat ostaa normaaleja vakiovuoroja, mutta viime vuosina maaseutukuntien liiken-
teenostot ovat yhä enenevässä määrin kohdentuneet palveluliikenteen ostamiseen sekä (kut-
su)takseilla järjestettävien asiointiliikenteiden ostamiseen.

Suuri osa palveluliikenteestä on vakiinnuttanut asemansa osana kuntien normaalia kuljetusjär-
jestelmää. Palveluliikenne toimii joko joustavina reitteinä tai kutsuohjattuna liikenteenä. Rei-
teiltä pystytään tekemään poikkeamia asiakkaiden tarpeiden mukaan, sillä palvelulinjojen
aikataulut on tarkoituksella tehty väljiksi.

3.3 Peruspalvelutaso

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama peruspalvelutasotyöryhmä (LVM 2005) on määrit-
tänyt julkisen liikenteen tavoitteellisen peruspalvelutason (ks. seuraavalla sivulla oleva teksti-
kehikko). Peruspalvelutason tavoitteiden määrittelyssä otettiin huomioon julkiseen liikenteen-
seen käytettävissä olevat resurssit, mutta toisaalta myös asukkaiden todelliset liikkumistarpeet
ja kyky selviytyä maan eri osissa. (19, 44)

Määritelty peruspalvelutaso keskittyy ensisijassa haja-asutusalueille, joilla väestötiheys on
niin alhainen, että yksinomaan kysyntä ei riitä ylläpitämään tyydyttävää joukkoliikenteen pal-
velutasoa. Peruspalvelutasossa tavoitteena on tyydyttää ihmisten jokapäiväiset liikkumistar-
peet niin, että asukkaat eri puolella maata pystyvät julkisella liikenteellä hoitamaan työ-, opis-
kelu- ja asiointimatkat sekä liityntämatkat valtakunnalliseen julkisen liikenteen verkkoon. (19,
44)

LVM:n asettaman peruspalvelutasotyöryhmän määrittelemä peruspalvelutaso (19):

Kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä liikenteessä turvataan työ-, opiskelu ja liityntämatkojen tarpeita palvelevat yhteydet sekä asiointimahdollisuudet kuntakeskuksista ja merkittävimmistä taajamista alueen keskustaupunkiin ja seutukunnallisesti tärkeisiin palvelukeskuksiin. Julkisen liikenteen palvelut muodostavat kattavan alueellisen liikenneverkon.

Seutukuntien ja kuntien sisäisessä liikenteessä järjestetään peruspalveluihin liittyvät kuljetukset kustannustehokkaasti ja turvallisesti sekä tarjotaan riittävät asiointiyhteydet autottomille kuntalaisille.

Määritetty julkisen liikenteen peruspalvelutaso on tavoite, ei subjektiivinen oikeus.

Yhteiskunta hankkii vain sellaisia julkisen liikenteen palveluja, joille on käyttäjiä.

Peruspalvelutason toteuttamista arvioinut työryhmä arvioi rahoituksen lisäystarpeeksi 3 miljoonaa euroa. Työryhmän raportin mukaan tarvittava rahoitus on mahdollista säästää kuntien maksamista kuljetuksista sekä Kelan kuljetuksista kuljetusjärjestelmää tehostamalla. Peruspalvelutasoisena pysyvä runkoliikenteen verkko on edellytys kuljetusten tehokkaalle yhdistelylle ja palveluliikenteiden avulla pystytään tehostamaan kuntien lakisääteisten kuljetusten hoitoa. (19, 44)

3.4 Suunnittelujärjestelmä

Ostoliikenteen suunnitteluprosessi on haastava, koska yritykset vastaavat linjaliikenteen suunnittelusta ja lääninhallitukset ja kunnat vasta sen jälkeen ostoliikenteellä täydentävien palveluiden suunnittelusta. Joukkoliikennejärjestelmä on kokonaisuus, joka muodostuu asiakastuloperusteisesta liikenteestä ja ostoliikenteestä. Ostoliikenteiden lakkauttaminen vaikuttaa myös asiakastuloperusteisen liikenteen kannattavuuteen, koska samassa autokierrossa voi olla molempia liikenteitä. Joukkoliikennetarjonnan vähetessä lakisääteisiä kuljetuksia (mm. koulu- ja matkustajakuljetuksia) joudutaan hoitamaan erilliskuljetuksina.

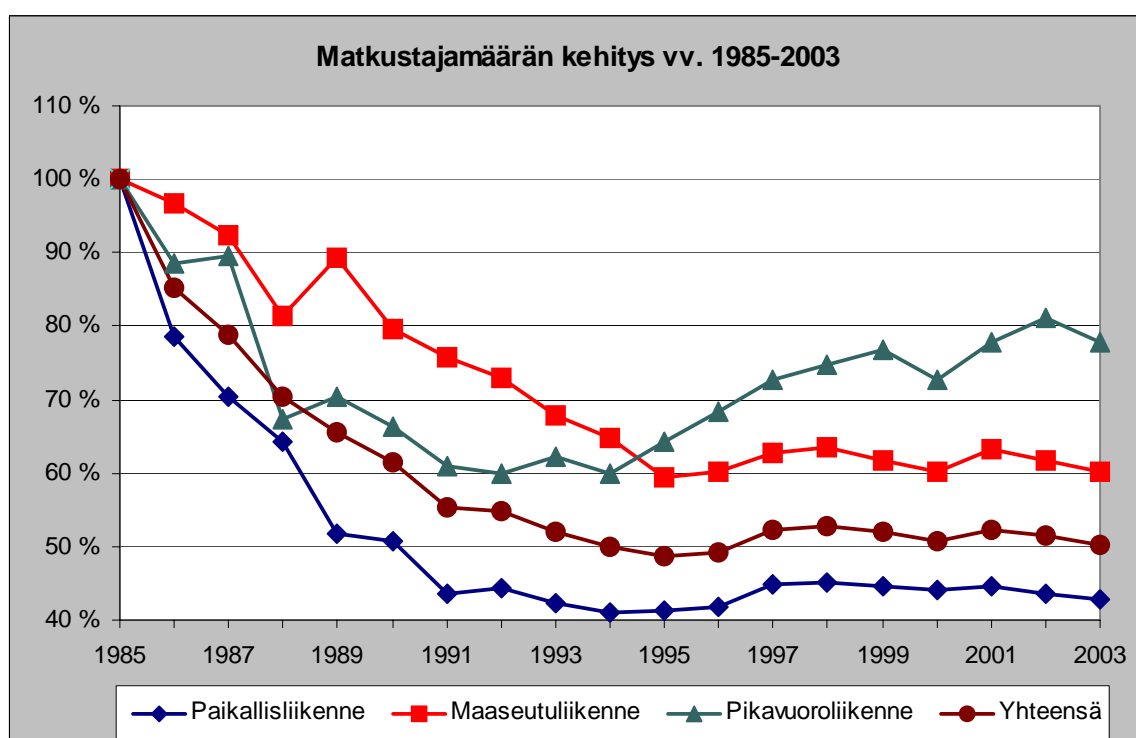
Esillä on ollut joukkoliikenteen suunnitteluprosessin kehittäminen maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämässä hengessä niin, että erilaiset osallistujaryhmät integroidaan suunnitteluprosessiin.

3.5 Kysynnän kehittyminen

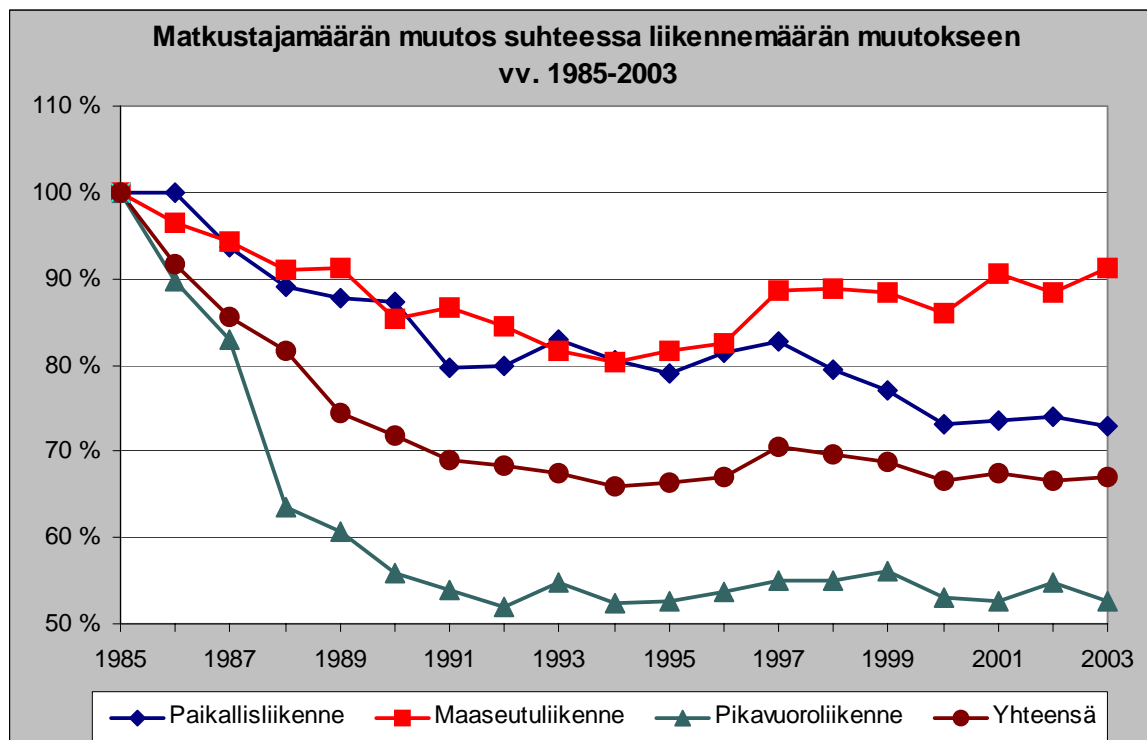
Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat Linja-autoliiton matkustajatilaston mukaan pitkällä aikavälillä olleet laskusuuntaisia. Vuodesta 1985 vuoteen 1995 maaseutuliikenteen matkustajamäärä on vähentynyt tasaisesti noin viiden prosentin vuosivauhtia. Maaseutuliikenteen matkustajamäärä vakiintui 90-luvun puolivälissä eli samaan aikaan, kun käyttöön otettiin seutuliikut. Pikavuoroliikenteessä matkustajamäärä on pudonnut noin 20 prosenttia vuoden 1985 ta-

sosta. Pikavuoroliikenteen matkustajamäärä on kuitenkin noussut viime vuosikymmenen alkupuolen tasosta noin 30 prosentilla.

Suhteessa liikennetarjontaan matkustajamäärät ovat vähentyneet kaikissa liikennemuodoissa. Linja-autoliikenteen kustannukset ovat myös kasvaneet normaaleja elinkustannuksia nopeammin. Tästä syystä linja-autoliikenteen kannattavuus on heikentynyt. Eri liikennemuodoissa matkustajamäärien vähentyminen on tapahtunut eri ajanjaksoilla, mutta keskimäärin muutos on ollut melko tasaista. Maaseutuliikenteessä matkustajamäärä suhteessa tarjontaan jopa lisääntyi jonkin verran 90-luvun loppupuolella eli seutulipun käyttöönoton aikaan. Koska seutulippujen käyttöönotto on saattanut jonkin verran supistaa bussiyritysten asiakaskohtaista lipputuloa, ei matkustajamäärän suhteellinen kasvu ole välttämättä vaikuttanut oleellisesti liikenteen kannattavuuteen.



Kuva 11. Linja-autoliikenteen matkustajamäärän kehitys vuosina 1985–2003 (34).



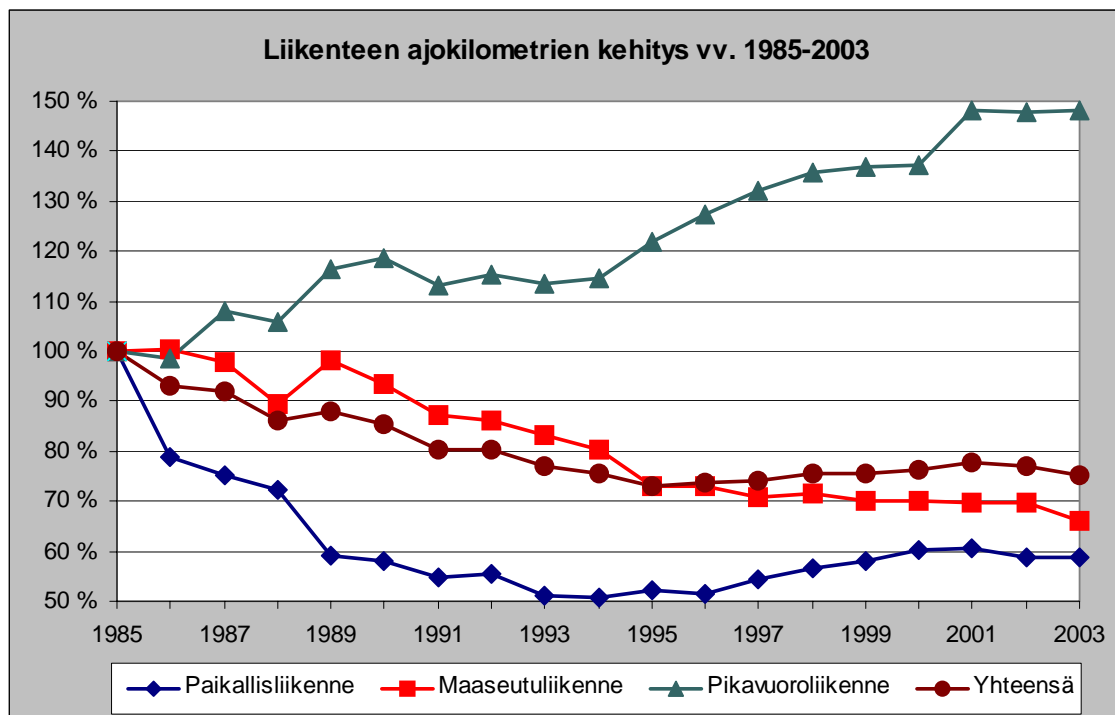
Kuva 12. Linja-autoliikenteen matkustajamäärän kehitys suhteessa liikennetarjontaan vuosina 1985–2003 (34).

Maaseutuliikenteeseen syntyy matkustajatulojen lisäksi merkittävästi tuloja rahdin kuljetuksesta. Linja-autoliikenteen rahtiliikenteen tuloista kuitenkin 80 % kanavoituu pikavuoroliikenteeseen ja vain 20 % vakiovuoroliikenteeseen (35). Linjaliikenteen rahtitulojen osuudesta ei ole valtakunnan tasolla tilastoitua tietoa, mutta esimerkiksi Länsi-Suomen läänin ostoliikenteissä rahtituloja kertyi vuoden 2004 kesällä yhteensä noin 14 800 euroa ja syksyllä 2004 noin 25 000 euroa. Rahtitulojen osuus ostoliikenteen tuloista oli kesällä noin 4,8 prosenttia ja syksyllä noin 2,7 prosenttia. Länsi-Suomen ostoliikenteenä ajettiin kesällä 2004 noin 2990 vuoroa ja syksyllä 2004 noin 3240 vuoroa. Kesällä rahtituloja kertyi läänissä keskimäärin vuoroa kohden noin 4,94 euroa. Syksyllä vastaava luku oli 7,72 euroa. (36)

Länsi-Suomen läänin ostovuoroissa rahtituloja oli useammin niiden kuntien alueella, jossa vuorotarjonnasta runsas osa on läänin ostoliikennettä. Rahtitulojen osuus kaikista tuloista vaikuttanut keskimäärin merkittävästi niiden kuntien alueella, jotka eivät sijaitse valtakunnallisten pääväylien varrella.

3.6 Liikennetarjonnan kehittyminen

Linja-autoliikenteen ajosuoritteet ovat Linja-autoliikenteen suoritetilastojen (34) mukaan laskeneet vuodesta 1985 lähtien keskimäärin prosentin vuosivauhtia. Maaseutuliikenteessä ajokilometrit ovat laskeneet vuosina 1985–2003 keskimäärin 2,4 prosenttia vuodessa. Voimakkainta lasku on ollut lamavuosina eli 90-luvun alkupuolella. Pikavuoroliikenteen ajokilometrit ovat kasvaneet tasaisesti koko tarkastelujakson ajan.



Kuva 13. Linja-autoliikenteen ajokilometrit liikennetyypeittäin vuosina 1985–2003. (34)

Säännöllisen linja-autoliikenteen kysynnän heikkeneminen sekä tarve yksilöllisille ja esteettömille liikennepalveluille on luonut tarpeen kehittää maaseudulle uusia liikennepalveluja. Asiointi- ja liityntäliikennettä järjestetään enenevässä määrin kutsujoukkoliikenteenä. Asiointi- ja liityntäliikennettä järjestetään myös palveluliikenteenä, jonka järjestämisessä on erityisesti kiinnitetty huomiota iäkkäiden ja toimintaesteisten tarpeisiin. Ensimmäinen palvelulinja toteutettiin Hyvinkäällä vuonna 1992. Siitä lähtien erilaiset palveluliikennemuodot ovat lisääntyneet nopeasti. Syksyllä 2005 yhteiskunnan tukemaa palveluliikennettä toimii jo yli 150 kunnassa.

3.7 Rahoituksen kehittyminen

3.7.1 Taustaa

Nykyisen joukkoliikenteen valtionapujärjestelmän taustalla on Suomen liittyminen EU:n jäseneksi, jolloin Suomen joukkoliikennejärjestelmä piti sopeuttaa EU:n palveluvelvoiteasetukseen. Aikaisemmin kannattamattomalle liikenteelle maksettiin suoraa tukea laskennalliseen alijäämään tai alennettiin lippujen hintoja yleisellä kilometrituella. Suomessa tavoitteena oli luoda kilpailutettu yritysveltoinen liikennejärjestelmä, joka ensisijaisesti perustuu lipputuloperusteiseen liikenteeseen ja jota täydennetään ostarahoitusperusteisella liikenteellä. Kilpailutus otettiin käyttöön asteittain ja nykyisin käytännössä kaikki ostoliikenteet kilpailutetaan. Kilpailutuksella on saavutettu selkeitä säästöjä. Runkoliikenteen rahoitusta on vähennetty, mutta tarjonta on voitu säilyttää lähes samalla tasolla. Kilpailutuksen avulla on kustannusriskiä siirretty liikennöitsijöille. (19)

Samaan aikaan kilpailutuksen kanssa otettiin käyttöön seutulippujärjestelmä. Tavoitteena oli siirtää joukkoliikenteen tuki matkustajille, minkä seurauksena linjaliikenteen markkinavetoisuus aidosti lisääntyi yhteiskunnan tukivelvollisuuden väistyttyä. Ostoliikennettä ei voitane enää nykyisestä vähentää ilman että tarjonta kärsii. Lipputuen lisääminen nykyisestä vaatisi

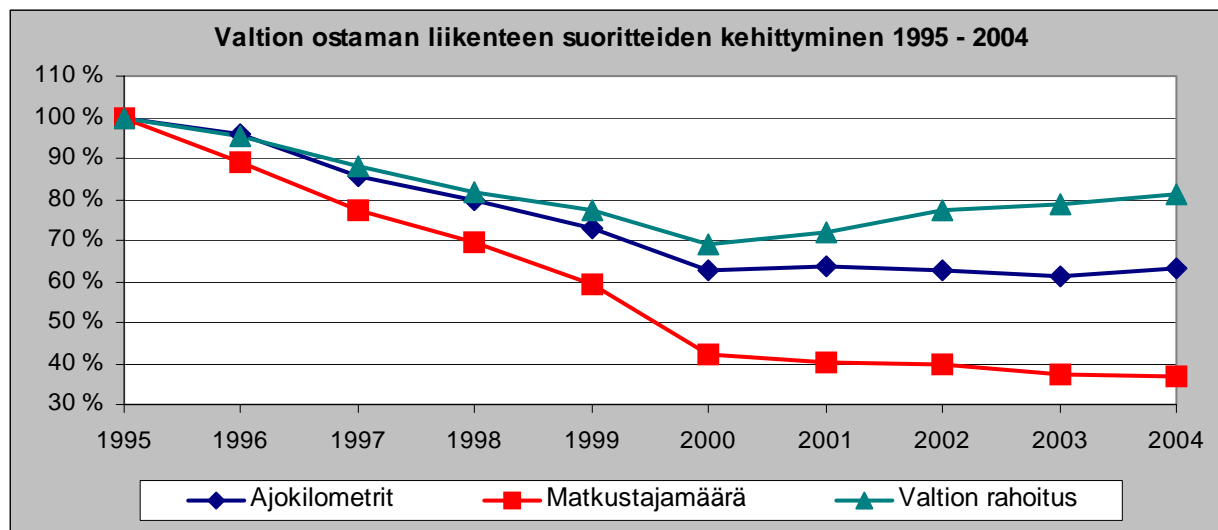
kunnilta aloitteellisuutta, koska lipputuen valtionosuuden lisääminen edellyttäisi myös kunnilta lisärahoitusta. (19)

Palveluliikenteiden käynnistäminen perustui alun perin tarpeeseen parantaa joukkoliikenteen esteettömyyttä ja käytettävyyttä. Samalla haluttiin myös tehostaa henkilökuljetusjärjestelmää ja saavuttaa säästöjä. Palveluliikenteiden perustamista haluttiin nopeuttaa maksamalla käynnistämisavustuksia. (19)

Suurin osa maaseudun liikennepalveluista rahoitetaan lipputuloilla. Koska kaikkea tarpeelliseksi katsottua liikennettä ei voida hoitaa pelkästään lipputuloilla, joutuu yhteiskunta rahoittamaan joukkoliikennettä. Lääninhallitusten myöntämiin linjaliikennelupiin perustuvaa liikennettä ajettiin vuonna 2004 noin 152 miljoonaa kilometriä ja lääninhallitusten ostamaa liikennettä noin 31,5 miljoonaa kilometriä. Kuntien ostamaa liikennettä ajettiin noin 10,6 miljoonaa kilometriä. Merkittävin osuus yhteiskunnan rahoituksesta maaseutuliikenteessä koostuu lakisääteisissä kuljetuksissa tarvittavien lippujen hankinnasta ja muille matkustajille tarjottavien sarja- ja kausilippujen lipputuesta. (19)

3.7.2 Lääninhallitusten joukkoliikennerahoitus

Haja-asutusalueiden joukkoliikenteen peruspalveluiden ylläpitämiseksi lääninhallitukset ostavat alueellista runkoliikennettä, jota hoidetaan linja-autoilla ja takseilla. Valtion ostaman liikenteen rahoitus, ajokilometrit ja matkustajamäärät vähenivät voimakkaasti vuoteen 2000 saakka. Tämän jälkeen rahoitusta on vuotta 2005 lukuun ottamatta hieman lisätty, mutta ajokilometrien määrä ja matkustajamäärä ovat siitä huolimatta hieman vähentyneet.



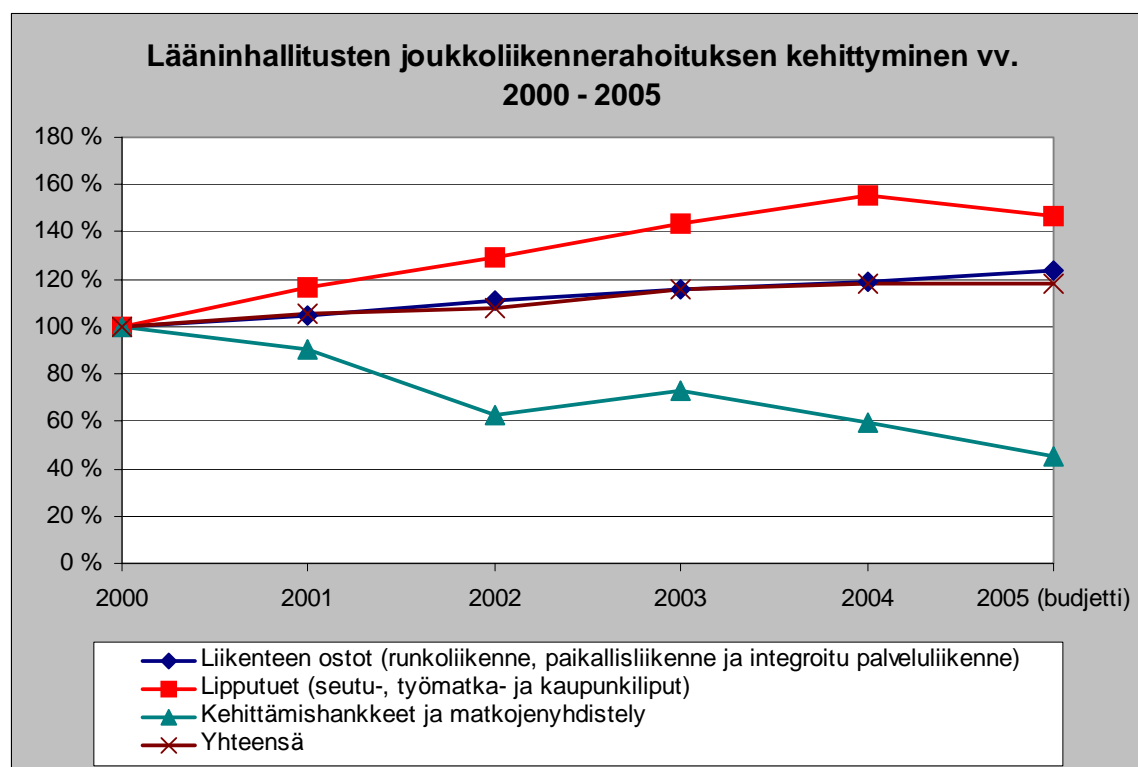
Kuva 14. Valtion ostaman liikenteen suoritteiden kehittyminen (36).

Vuonna 2004 lääninhallitukset turvasivat joukkoliikenteen alueellisia palveluja ostamalla maaseudun peruspalveluluonteista runkoliikennettä noin 22,6 miljoonalla eurolla. Matkustajia oli noin 7,9 miljoonaa. Matkustajaa kohti rahoitus oli 2,87 euroa ja ajokilometriä kohti 0,67 euroa. Vuonna 2005 ostoliikenteen matkustajamäärän arvioidaan vähenevän noin 400 000 matkustajalla. (36)

Valtion tukea joukkoliikenteelle on lisätty vuosina 2000–2005 keskimäärin 3,3 prosentilla vuodessa. Vaikka rahoituksen painopistettä on pyritty siirtämään suorasta tuesta matkustamisen tukemiseen, on liikenteen ostarahoituksen osuus valtion joukkoliikennerahoituksesta kasvanut vuosina 2000–2005 66 prosentista 70 prosenttiin. Samaan aikaan lipputuen osuus rahoituksesta on kasvanut 20 prosentista 25 prosenttiin. (36)

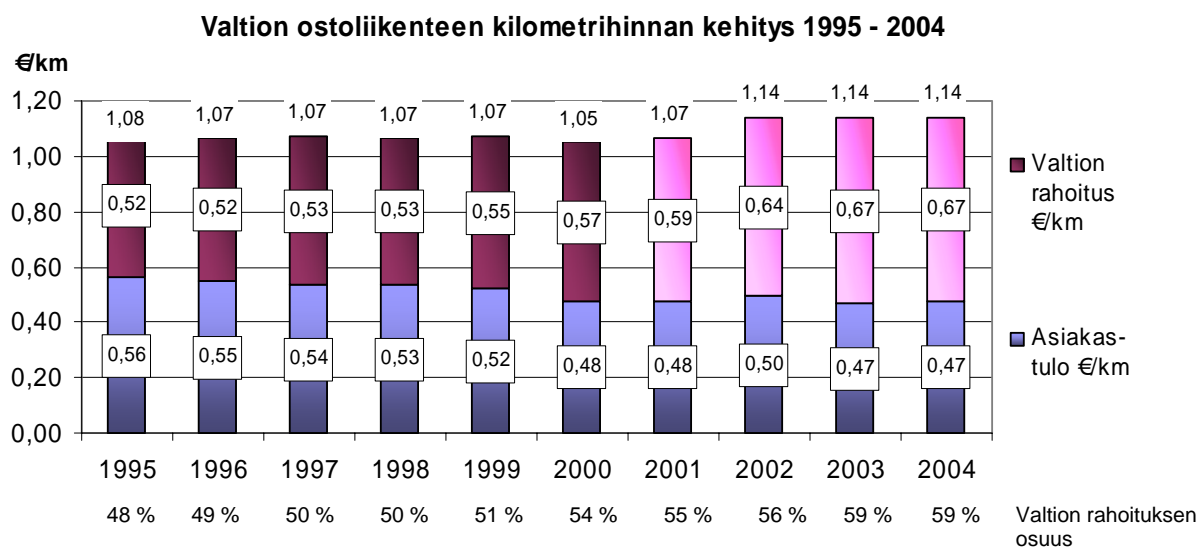
Taulukko 10. Lääninhallitusten joukkoliikennerahoitus vuosina 2000–2005. (36, 37)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (budjetti)
Liikenteen ostot (runkoliikenne, paikallisliikenne ja integroitu palveluliikenne)	22 735	23 880	25 230	26 299	27 100	28 118
Lipputuet (seutu-, työmatka- ja kaupunkiliput)	6 956	8 129	8 988	9 963	10 800	10 200
Kehittämishankkeet ja matkojenyhdistely	4 565	4 114	2 859	3 326	2 700	2 078
Yhteensä	34 256	36 123	37 077	39 588	40 600	40 396



Kuva 15. Lääninhallitusten joukkoliikennerahoituksen kehittyminen vuosina 2000–2004 ja valtion talousarviossa esitetty joukkoliikennerahoitus vuodelle 2005. (37)

Valtion rahoituksen osuus lääninhallitusten ostaman liikenteen bruttohinnasta oli vuonna 2004 keskimäärin 58 prosenttia, joten asiakastuloilla katettiin alle puolet liikenteen kustannuksista. Vuosina 1995–2005 liikenteen keskimääräisen kilometrihinnan muutokset ovat olleet pieniä. Kuluttajahintaindeksillä korjattu bruttohinta on kuitenkin laskenut. Asiakastulojen osuus kilometrihinnasta on jatkuvasti hieman laskenut käytön vähenemisen myötä. (36, 37)

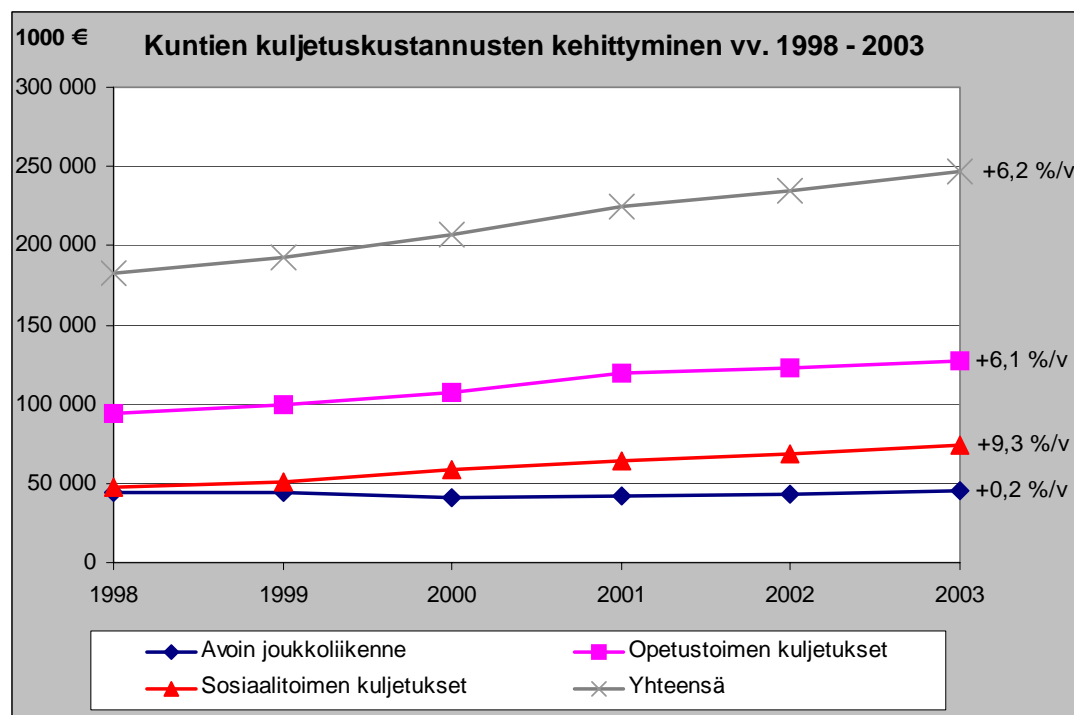


Kuva 16. Valtion ostoliikenteen kilometrihinnan kehitys vuosina 1995–2005. (37)

3.7.3 Kuntien henkilökuljetusten kustannusten kehittyminen

Kustannusten kehittymistä on tarkasteltu vuosina 1998–2003 läänihallitusten keräämien tietojen perusteella. Pääkaupunkiseutu ei ole mukana tarkastelussa. Länsi-Suomen läänistä on tarkasteltu kustannuksia vain vuosilta 2000–2003 ja Lapin läänistä vuosilta 1998 ja 2000–2002. Länsi-Suomen ja Lapin kuljetuskustannusten on oletettu kehittyvän samaan suuntaan kuin muissa lääneissä keskimäärin.

Kuntien henkilökuljetusten kustannukset muodostuvat lakisääteisistä kuljetuksista, harkinnanvaraisista kuljetuksista sekä avoimen joukkoliikenteen ostamisesta tai lipputuista. Vuosina 1998–2003 kuntien kuljetuskustannukset ovat kohonneet keskimäärin 6,2 prosentin vuosivauhtia. Nopeimmin ovat kohonneet sosiaalitoimen kuljetusten kustannukset, noin 9,3 prosenttia vuodessa. Noin puolet kuntien kuljetusmenoista käytetään opetustoimen kuljetuksiin. Opetustoimen kuljetuskustannukset ovat nousseet viime vuosina noin 6,1 prosenttia vuodessa. Kuntien avoimen joukkoliikenteen kokonaisrahoitus on säilynyt viime vuosina lähes muuttumattomana, vaikka mm. kuntien rahoitusosuus seutulipusta on kasvanut ja lääninhallituksen lakkauttamaa liikennettä on korvattu kuntien ostoliikenteellä. Kustannusten hidaskasvu johtuu toisaalta liikennetarjonnan supistamisesta ja kuntien subventoitujen lippujen suosion hiipumisesta sekä toisaalta kuntien ostaman liikenteen, mm. palveluliikenteiden, kannattavuuden paranemisesta. (38)



Kuva 17. Kuntien henkilökuljetuskustannusten kehittyminen vuosina 1998–2003. Pääkaupunki-seutu ei ole mukana tarkastelussa. (38)

3.8 Seutu- ja työmatkalippujen kysyntä

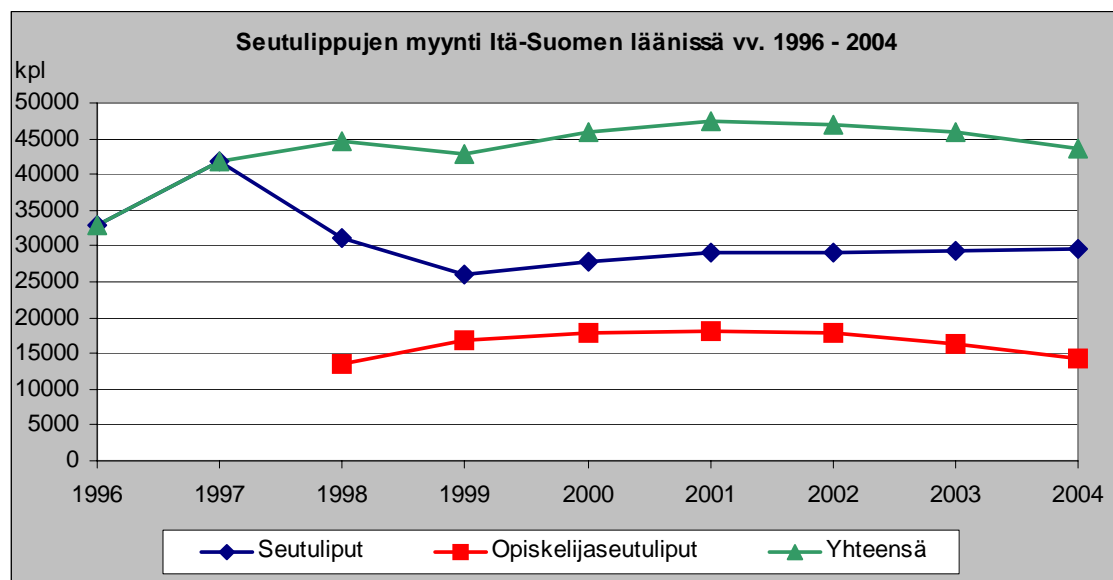
Matkalipun hinta on yksi joukkoliikenteen käytön perustekijöistä. 1990-luvulla otettiin työssäkäyntialueilla, seutukuntien sisäisessä liikenteessä käyttöön seutulippujärjestelmiä, joilla linja-autoliikenteen säännöllinen matkustus on haluttu tehdä helpoksi ja edulliseksi. Seutulipulla tarkoitetaan henkilökohtaista matkalippua, joka on kunnan kaikille asukkaille samaan hintaan myytävä kausilippu, ja jonka kelpoisuusalue muodostuu kaupungista tai taajamasta ja sitä ympäröivästä työssäkäyntialueesta. Se kelpaa kaikessa tai lähes kaikessa kelpoisuusalueen linja- tai ostoliikenteessä. Seutulipussa joukkoliikenteen matkojen asiakashintaa on alennettu kuntien ja valtion rahoituksella.

Seutulippujärjestelmän avulla on pyritty lisäämään säännöllistä joukkoliikenteen käyttöä. Seutuliput ovat nykyisin vakiintuneita lipputuotteita kaikilla keskeisillä kaupunkiseuduilla eivätkä seutulippualueet ole merkittävästi kasvaneet viime vuosina. Seutulippujen myynnin kasvu on pysähtynyt lähes kaikilla seutulippualueilla ja joillakin alueilla seutulippujen myynti on kääntynyt laskuun. Seutulipuilla tehdään vuosittain noin 10 miljoonaa matkaa. (37, 39)

Taulukko 11. Seutulippumatkustuksen kehitys vuosina 2000–2004. (37, 39)

Vuosi	2000	2001	2002	2003	2004
Seutulippumatkustus, miljoonaa matkaa	7,6	9,8	10,1	10,1	10,2

Esimerkiksi Itä-Suomen läänissä seutulippuja myytiin vuonna 1996 noin 33 000 kappaletta. Vuosina 1998–1999 seutulipun myynti laski voimakkaasti opiskelijaseutulipun käyttöönoton seurauksena. Enimmillään seutulippuja ja opiskelijaseutulippuja myytiin vuonna 2001 noin 47 000 kappaletta. Sen jälkeen varsinaisen seutulipun myynti on vakiintunut noin 29 000 lippuun. Opiskelijaseutulipun myynti on laskenut vuodesta 2001 lähtien. (39)



Kuva 18. Seutulippujen myynti Itä-Suomen läänissä vuosina 1996 – 2004. (39)

Esimerkiksi Kuopion seutulipun myynti on laskenut vuodesta 2000 vuoteen 2004 yli kymmenellä prosentilla. Kappalemääräisesti lasku on ollut merkittävintä Siilinjärvellä ja Kuopiossa, eli kunnissa, joiden välillä pendelöidään eniten koko alueella ja jossa on alueen paras vuorotarjonta. Näyttäisi, että liikenteen kysynnän tai tarjonnan muuttuminen ei selitä seutulipun käytön muutoksia. Laskua ei voida selittää myöskään lippuhintojen korotuksilla, koska Siilinjärvellä seutulipun asiakashinta on pidetty samana ja Kuopiossakin hintaa on nostettu maltillisesti.

Positiivisen kehityksen esimerkkinä on Joensuu. Joensuun seutulippu otettiin käyttöön vuonna 1994. Mukana olivat Joensuun seudun 8 kuntaa (1.1.2005 kuntaliitoksen jälkeen 7 kuntaa). Seutulipun käyttö on lisääntynyt vuosittain lukuun ottamatta vuosien 1999 ja 2003 pientä notkahdusta. Vuonna 2004 kasvuprosentti oli 4,5 edelliseen vuoteen verrattuna. Positiiviseen kehitykseen lienee osaltaan vaikuttanut maltillinen asiakashintojen kehitys: keskimääräisellä keskimatkalla (27 km) sarjalippumatka on noussut vuodesta 1999 26 prosenttia, kun vastaavasti seutulipun asiakashinta on noussut seitsemässä kunnassa vain 1 tai 2 prosenttia sekä kahdessa kunnassa noin 10 prosenttia. Kunnat ja valtio ovat siis tukeneet enenevässä määrin seutulippumatkustusta siten, että tuen osuus matkustuksen hinnasta on noussut vuoden 1998 34 prosentista vuoden 2004 37 prosenttiin. Tuen osuus (valtio ja kunnat yhteensä) oli vuonna 2004 lähes 300 000 euroa ja asiakkaiden maksuosuus noin 500 000 euroa. Toisena tekijänä seutulipun positiiviseen myyntikehitykseen on osaltaan varmasti vaikuttanut myös työmatkayhteyksien turvaaminen Joensuun sekä Joensuun seudun kuntakeskusten välillä. (40)

Pohjois-Karjalan maakuntalipun (1999) kysynnässä on myös ollut havaittavissa kasvua etenkin niissä Ylä-Karjalan kunnissa, joissa ei ole ollut käytössä minkäänlaista seutulippua. Kunnan ja valtion tukipanostus on lisääntynyt myös maakuntalipun osalta 40 prosentista 47 prosenttiin, koska matkustuksen hinnankorotuksia ei ole siirretty kokonaisuudessaan asiakashintaan. (40)

Keski-Karjalan seutulippu perustettiin vuonna 1998 ja se on toiminut maaseutumaisen kaupungin työssäkäyntialueen lippuna. Tällä alueella on ollut havaittavissa seutulipun käytön vähenemistä. On ollut selvästi havaittavissa siirtymistä seutulipusta maakuntalipun käyttöön, mikä kuvastaa sitä, että työmatkat ovat siirtyneet Keski-Karjalan alueelta Joensuun suuntaan. (40)

Seutulippujen lisäksi työmatkaliput ovat merkittävä keino joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamisessa erityisesti Etelä-Suomen läänissä. Vuonna 2004 Etelä-Suomen läänissä myytiin 34 900 työmatkalippua, ja niillä tehtiin 1,2 miljoonaa matkaa. Lipun subventio oli noin 2,16 miljoonaa euroa eli noin 33 prosenttia. Subventiosta noin 47 prosenttia maksoi valtio. (40)

3.9 Maaseudun taksit

Taksien lukumääräinen kehitys on noudatellut alueittaista väestönkehitystä. Taksilupien määrä on jatkanut vähentymistä pääkaupunkiseutua ja suurimpia kasvukeskuksia (Tampere, Turku, Oulu) lukuun ottamatta. Etelä-Savossa, Pohjois-Karjalassa sekä Lapissa liikennelupien määrä on laskenut erityisen nopeasti. (32)

Alueellisesti taksit jakaantuvat siten, että taksitiheys kasvaa taajama-asteen laskiessa (Taulukko 12). Suomessa taksitiheys on korkea. Harva asutus, pitkät etäisyydet ja vähäinen joukkoliikennetarjonta nostavat taksipalveluiden kysyntää vähäisen taajama-asteen kunnissa. Kysyntä muodostuu pääasiassa yhteiskunnan ostamista kuljetustehtävistä. (32)

Yhteiskunta on merkittävä taksipalvelujen ostaja. Koko maan taksiliikenteen vuosittaisesta liikevaihdosta 34 % tulee julkisen vallan tilaamista tai korvaamista kuljetustehtävistä. Osuus vaihtelee suurimpien kaupunkien 10–15 %:sta maaseutukuntien 70–80 %:iin. Maaseutualueilla valtaosa taksien työstä on julkisia kuljetustehtäviä, kuten esimerkiksi kuntien kuljetukset (koulukuljetukset, vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset, vanhusten päivätoimintakuljetukset yms.). Yhteiskunnan ostamista taksipalveluista noin 70 % on kuntien ostoja ja noin 30 % Kelan korvaamia ostoja. Lääninhallitusten ostot ovat vajaan prosentin yhteiskunnan takseilta ostamista palveluista. (32)

Kuntien kuljetuskustannukset ovat verrannollisia taajama-asteeseen. Mitä pienempi taajama-aste, sitä suuremmat ovat kuljetuskustannukset asukasta kohden. Korkeimmat kuljetuskustannukset asukasta kohden ovat kuntatyypeittäin maaseutumaisissa kunnissa ja toisaalta alle 50 % taajama-asteen kunnissa. Molempiin luokkiin sisältyy pitkälti samoja kuntia. (32)

Taulukko 12. Taksitiheys ja toimintaympäristö eri kuntatyypeissä, lääneissä ja taajama-asteen mukaan (32)

	Väkiluku (milj.)	Taajama- aste, %	Väestön tiheys	Taksitiheys		Henkilöautotiheys
				Asukkaita taksia kohden	Takseja 1000 asukasta kohden	Henkilöautoja 1000 asukasta kohden
Toimintaympäristö erilaisissa kunnissa						
Pääkaupunkiseutu	0,96	97,4	1299	438	2,28	37
Kaupunkimaiset kunnat	2,22	91,7	122	736	1,36	43
Taajaan asutus kunnat	0,85	77	17	614	1,63	46
Maaseutumaiset kunnat	1,14	53,7	5	376	2,66	44
Manner-Suomi	5,17	53,7	17	537	1,86	42
Toimintaympäristö lääneittäin						
Etelä-Suomi	2,1	89,6	69,4	533	1,88	41
Länsi-Suomi	1,84	80,2	24,8	583	1,71	44,6
Itä-Suomi	0,59	66,1	12,1	473	2,11	42
Oulu	0,46	78,3	8	583	1,72	41,3
Lappi	0,19	73,4	2	394	2,54	41,4
Manner-Suomi	5,17	81,9	17,1	537	1,86	42,4
Toimintaympäristö taajama-asteen mukaan						
0,0–29,9 %	0,05	23,4	3	241	4,16	43
30,0–49,9 %	0,42	46,4	4	327	3,06	43,1
50,0–69,9 %	0,85	63	6,3	450	2,22	44,6
70,0–89,9 %	0,98	74,7	28,6	674	1,48	45,6
90,0–100,0 %	2,87	96,4	236,1	599	1,67	40,6
Manner-Suomi	5,17	81,9	17,1	537	1,86	42,4

4 LIPPUTULOPERUSTEISEN LIIKENTEEN TOIMINTAEDELLYTYSTEN VERTAILUA

4.1 Yhteenveto

Linjaverkon kattavuutta analysoimalla havaitaan, että lipputuloisen liikenteen toimintaedellytykset ovat parhaat maaseutualueilla, joissa väestötiheys ylittää noin 100 asukasta/km². Vastaavasti alueilla, joilla väestötiheys jää alle 70 asukasta/km² toimintaedellytykset lipputuloperusteiselle joukkoliikenteelle ovat heikoimmat.

Parhaimmat toimintaedellytykset ovat Etelä- ja Länsi-Suomen läänien maakunnissa ja heikoimmat Itä-Suomen läänin maakunnissa ja Kainuussa, jossa väestötiheys myös ydinmaaseudulla on pääosin harvaa.

Lapissa väestötiheys on suhteellisen alhainen, mutta väestöstä suurin osa on kuitenkin linjaliikenteen piirissä. Yhtenä selittäjänä on harva tieverkko ja asutuksen sijoittuminen pääasiassa yleisten teiden varsille.

Tarkastelu keskittyi verkon kattavuuden arviointiin. Vuoromäärien huomioiminen tarkasteluissa suurentaisi eroja alueiden välillä entisestään.

Linjaliikenteen ulkopuolinen maaseutu on erittäin harvaan asuttua, keskimäärin väestötiheys on alle 9 asukasta/km².

4.2 Vertailuaineisto ja periaatteet

Tarkastelussa vertaillaan linjaliikenteen toimintaedellytyksiä maakunnittain. Tavoitteena on selvittää, kuinka laajalti lipputuloinen liikenne ylipäättään toimii eri maakunnissa ja onko linjaliikenteen linjaston kattavuudessa alueellisia eroja. Mahdollisille eroille pyritään löytämään selittäviä tekijöitä.

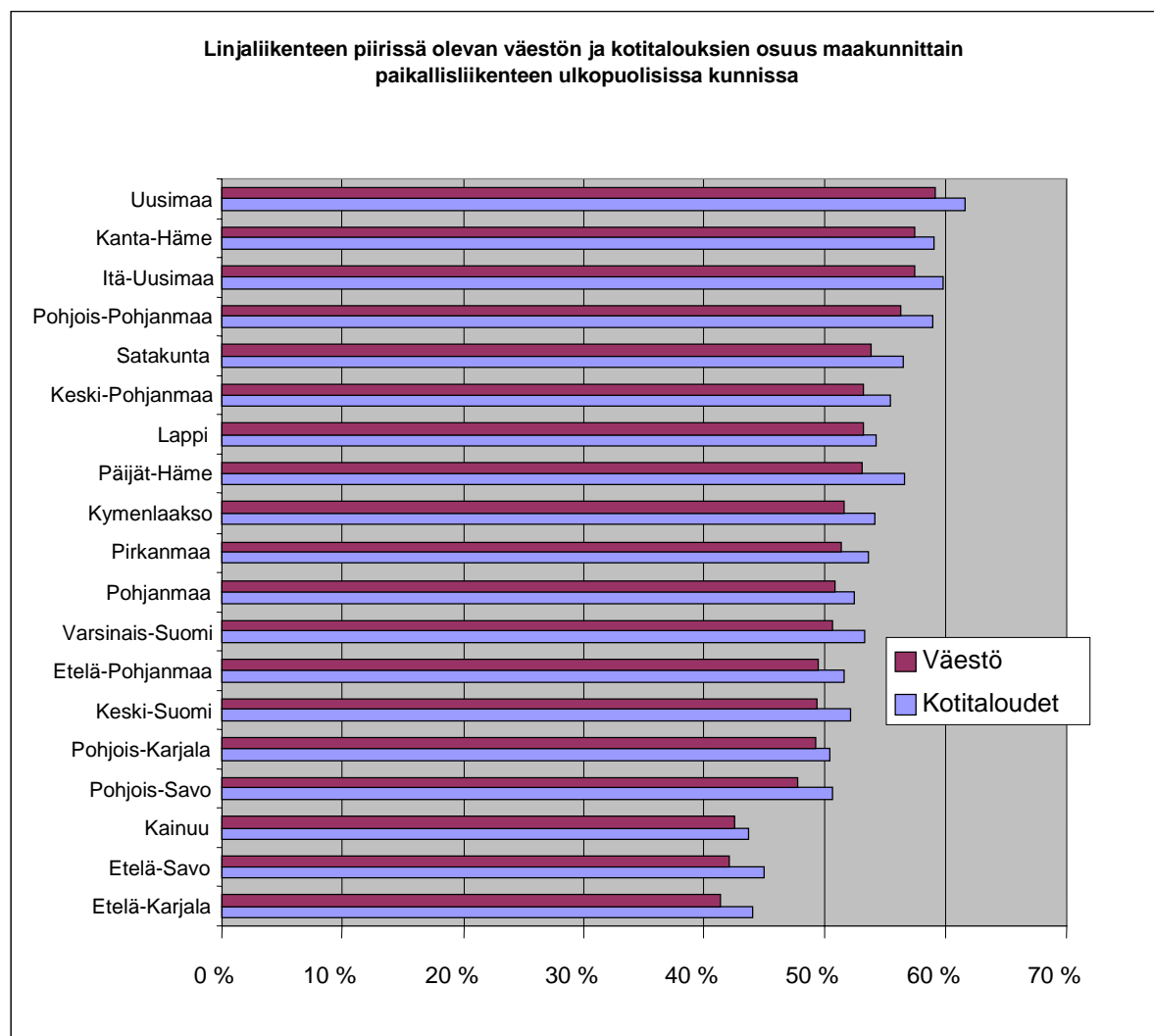
Tutkimusaineistona käytettiin paikkatietoaineistoja joukkoliikenteen linjastosta ja väestöstä. Joukkoliikenteen linjastot ovat paikkatietomuodossa VALLU-järjestelmästä (Valtakunnallisen liikenneluparekisterin aineisto linjaliikenteen ja ostoliikenteen reiteistä syksyiltä 2004) ja väestöaineistona käytettiin Tilastokeskuksen ruutuaineistoa 250 m x 250 m, joka sisältää perustietoa koko maan väestöstä ja kotitalouksista. Väestöaineisto sisältää väestön määrän ikäluokittain. Kotitalousaineisto sisältää auton omistustiedot: autottomat ja autolliset kotitaloudet sekä niissä asuvan väestön ikäluokittain. Lisäksi aineistossa oli tieto pienituloisista kotitalouksista (kotitalouden tulot alle 26 000 EUR/vuosi). Tehtyjä tarkasteluja varten aineisto laajennettiin 500 m x 500 m ruutuaineistoksi.

500 m ruutukoolla tehdyn tarkastelun voidaan arvioida vastaavan noin 400 m linnuntietäisyyttä pysäkillä, eli arviolta enintään noin 500–600 metrin kävelymatkaa. Työssä ei huomioitu vuorotarjontaa, vaan ainoastaan olemassa olevia linjaliikenteen reittejä. Tarkastelussa rajattiin ulkopuolelle paikallisliikennekunnat (paikallisliikenteen valtionapua vuonna 2003 saaneet kunnat).

4.3 Linjaliikenteen alueellinen kattavuus

Linjaliikenteen piirissä kotitalouksia ja väestöä on suhteellisesti eniten Uudenmaan, Kanta-Hämeen, Itä-Uudenmaan ja Pohjois-Pohjanmaan maakunnissa.

Linjaliikenteen ulkopuolella väestöä on suhteellisesti eniten Etelä-Karjalan, Etelä-Savon ja Kainuun maakunnissa, jossa reilusti alle puolet paikallisliikenne kuntien ulkopuolisesta väestöstä asuu keskimäärin alle 600 m:n päässä joukkoliikenteen reiteistä¹.

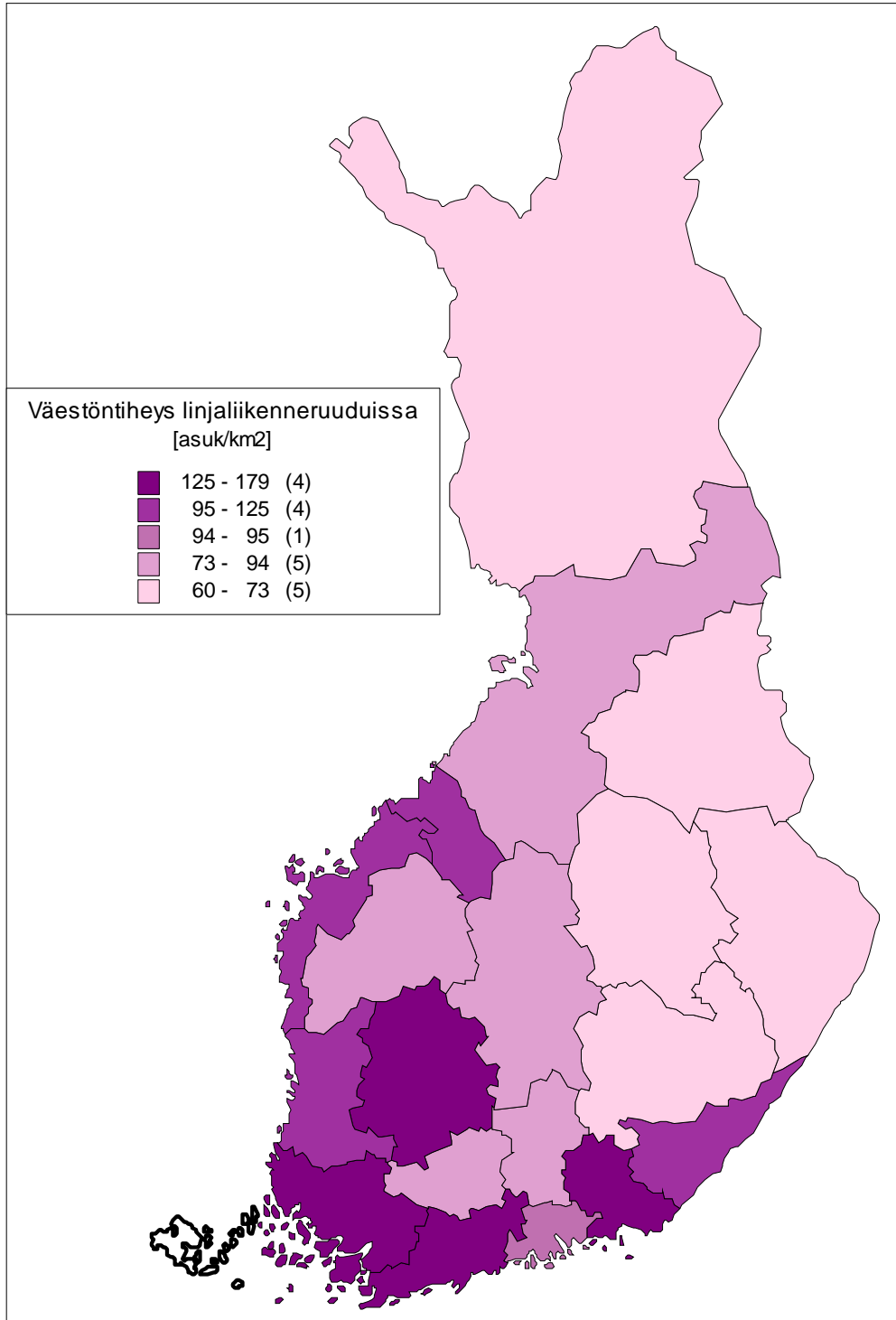


Kuva 19. Linjaliikenteen piirissä olevan väestön ja kotitalouksien osuus paikallisliikenteen ulkopuolisten kuntien väestöstä ja kotitalouksista maakunnittain.

Maaseutualueiden aluerakenteelliset erot näkyvät ja korostuvat hyvin selvästi myös linjaliikenteen piirissä olevien alueiden väestötiheydessä (Kuva 20). Vaikka väestötiheys on linja-

¹ 600 metrin etäisyyttä on käytetty tässä ainoastaan vertailuindeksinä olosuhteiden vertailemiseksi eri alueilla, eikä se osoita tavoitteellista kävelymatkaa.

liikenteen piirissä olevissa ruuduissa keskimäärin kaksinkertainen keskimääräiseen asuttuun ruutuun verrattuna, niin maakunnittain suhde vaihtelee Lapin 1,4:n ja Etelä-Karjalan 2,4:n välillä. Tämä kuvastaa alueiden sisällä olevien maaseutualueiden eroja eli mitä suurempi on suhdeluku sitä suuremmat erot ovat ydinmaaseudun ja harvaan asutun maaseudun välillä.



Kuva 20. Keskimääräinen väestötiheys (asukasta/km²) linjaliikenteen piirissä olevissa asutuissa ruuduissa maakunnittain. Tarkasteluun on huomioitu vain kunnat, joissa ei ole paikallisliikennettä

Paikkatietoaineistotarkastelun perusteella on päätelty, että lipputuloksen liikenteen toimintaedellytykset ovat parhaat maaseutualueilla, joissa väestötiheys ylittää 100 asukasta/km². Vastaavasti alueilla, joilla väestötiheys jää alle 70 asukasta/km², toimintaedellytykset lipputuloperusteiselle joukkoliikenteelle ovat heikoimmat. Parhaimmat toimintaedellytykset ovat siis Etelä- ja Länsi-Suomen läänien maakunnissa, joissa ydinmaaseudun väestötiheys mahdollistaa lipputuloksen joukkoliikenteen tarjoamisen ja lisäksi isojen kaupunkien välinen joukkoliikennetarjonta palvelee myös maakuntien maaseutualueita.

Heikoimmat toimintaedellytykset lipputuloperusteisen joukkoliikenteen järjestämiselle ovat Itä-Suomen läänin maakunnissa ja Kainuussa, joissa väestötiheys myös ydinmaaseudulla on harvaa kaikkialla muualla paitsi Kuopion ja Varkauden sekä Joensuun kaupunkien läheisillä maaseutualueilla. Poikkeuksen tästä periaatteesta muodostaa selvästi Lappi, jossa väestötiheys on suhteellisen alhainen, mutta väestöstä suuri osa on kuitenkin linjaliikenteen piirissä. Tähän on yhtenä selittävänä tekijänä Lapin harva tieverkko ja asutuksen sijoittuminen suurimmaksi osaksi sellaisten yleisten teiden varsille, joita kaikki linja-autovuorot käyttävät.

On kuitenkin huomioitava, ettei tarkastelussa ole huomioitu vuorotarjontaa, joka on Pohjois- ja Itä-Suomen maaseudulla huomattavasti harvempaa kuin tiheämmin asutuilla Etelä- ja Länsi-Suomen maaseutualueilla. Vuorotarjonnan huomioiminen tulisi suurentamaan eroja alueiden välillä entisestään.

Linjaliikenteen ulkopuolinen maaseutu on keskimäärin erittäin harvaan asuttua, väestötiheys on vähemmän kuin 9 asukasta/km².

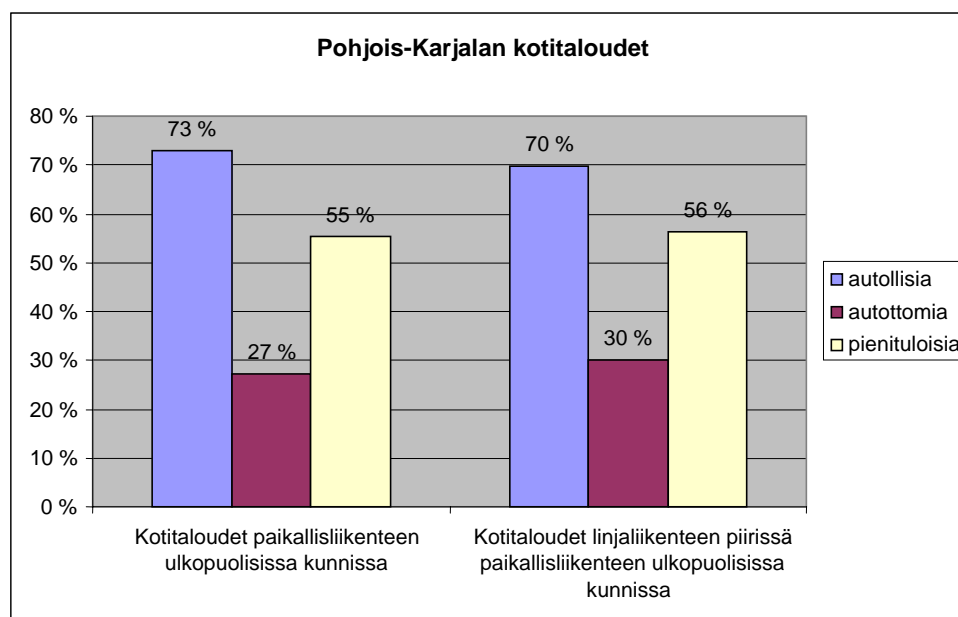
Tulotaso ja autottomuus

Pienituloisten kotitalouksien osuus (kotitalouden tulot alle 26 000 EUR/vuosi) kaikista kotitalouksista vaihtelee maakunnittain Uudenmaan 36 %:n ja Kainuun 56 %:n välillä. Maakunnittainen tulotaso korreloi myös joukkoliikenteen tarjonnan kanssa siten, että mitä suurempi tulotaso alueella on sitä suurempi joukkoliikenteen piirissä olevan väestön osuus alueella keskimäärin on. Asioilla ei kuitenkaan ole syy-seuraussuhdetta. Maakunnan tulotasoon vaikuttavat työllisyystilanne, elinkeinorakenne ja hyvin monet muut seikat. Joukkoliikenteen tarjontaan vaikuttavat ennen kaikkea väestötiheys ja sijoittuminen.

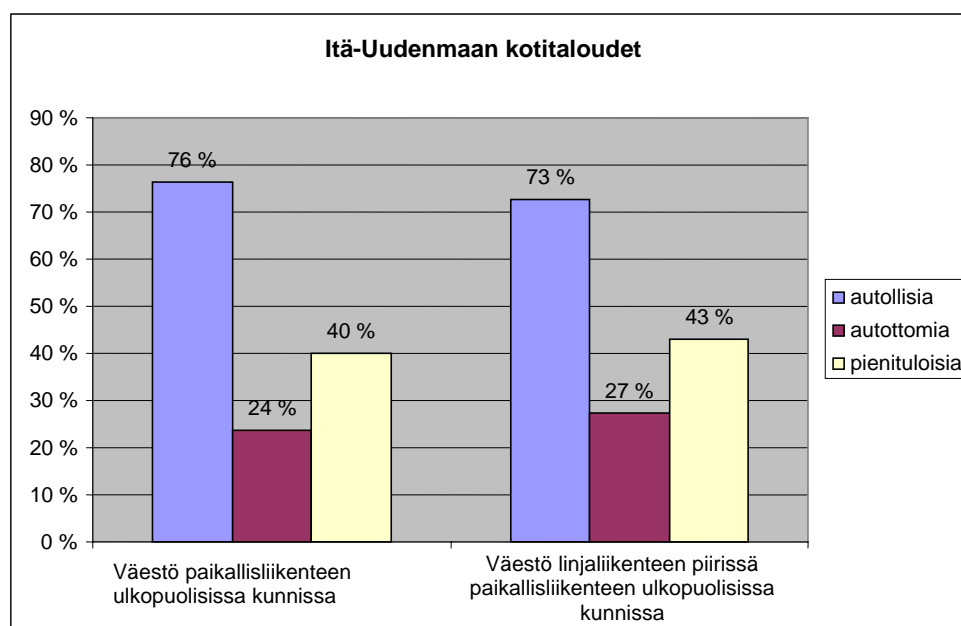
Linjaliikenteen piirissä oleva väestö poikkeaa muusta paikallisliikennekuntien ulkopuolisesta väestöstä sekä tulotason että autonomistuksen perusteella. Kaikissa maakunnissa linjaliikenteen piirissä asuu enemmän pienituloisia ja autottomia kotitalouksia kuin keskimäärin paikallisliikenteen ulkopuolisissa kunnissa. Toisin sanoen linja-autoliikenteen ulkopuolella asuakseen kotitalous tarvitsee autoa liikkumiseen. Auton hankkimiseen ja ennen kaikkea sen ylläpitoon ei kaikkein pienituloisimmilla ole varaa. Vaikkakaan auton omistamisella ja tulotasolla ei ole niin selvää yhteyttä kuin aikaisempina vuosikymmeninä, siitä huolimatta kaikkein pienituloisimmat kotitaloudet asuvat maaseudullakin taajamissa ja kuntakeskuksissa. Erot ovat selvempiä tiheään asutuissa Etelä- ja Länsi-Suomen maakunnissa. Kuvissa 21 ja 22 esitetään esimerkkinä tilanne Pohjois-Karjalan ja Itä-Uudenmaan maakunnissa.

Linjaliikenteen piirissä olevilla alueilla ikärakenne poikkeaa hieman koko alueesta, sillä vanhimman ikäluokan (yli 75-vuotiaiden) osuus on selvästi suurempi kuin paikallisliikenteen ulkopuolisissa kunnissa keskimäärin. Tämä johtuu siitä, että huomattava osa yli 75-vuotiaista asuu palvelutaloissa ja hoitolaitoksissa, jotka usein ovat taajamissa ja kuntakeskuksissa. Toinen syy on se, että tästä ikäluokasta suuri osa (keskimäärin yli 50 %) asuu autottomissa kotita-

louksissa. Usein autosta luopumisen myötä joudutaan muuttamaan taajamiin ja kuntakeskukseen varsinkin sellaisissa tapauksissa, joissa ei ole käytössä esimerkiksi palveluliikennettä.



Kuva 21. Kotitalouksien autonomistuksen ja pienituloisten kotitalouksien osuus.



Kuva 22. Kotitalouksien autonomistuksen ja pienituloisten kotitalouksien osuus.

Tällä hetkellä yli 75-vuotiaista asuu autottomissa kotitalouksissa paikallisliikenteen ulkopuolisissa kunnissa maakunnasta riippuen 42–54 %. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että alle 7-vuotiaista lapsista autottomissa kotitalouksissa asuu maakunnasta riippuen 1–9 %.

5 MAASEUDULLA TOTEUTETTUA KEHITTÄMISKOKEILUJA

5.1 Yhteenveto

Paikallisesti ja seudullisesti löytyy toimenpiteitä ja esimerkkejä, joilla joukkoliikenteen käyttöä tai tarjontaa on pystytty lisäämään tai palvelutasoa muutettu suunnitelmallisesti kysyntää vastaavaksi. Kehittämistoimenpiteet ovat liittyneet

- lippujärjestelmiin
- matkojen yhdistelyyn ja palveluliikenteeseen
- liikennetarjontaan
- liityntäliikenteisiin ja
- työmatkayhteyksien nopeuttamiseen

Esimerkkitapaukset on kuvattu tarkemmin liitteessä 1.

5.2 Lippujärjestelmät

Esimerkkeinä seutulippuun liittyvistä onnistumista on kuvattu seuraavat kaksi:

- Kristiinankaupunki - Vaasa linjaliikennevuoro ja
- Paraisten seutulipun hinnanlaskun vaikutus.

Kristiinankaupunki - Vaasa välille on kyetty lisäämään linjaliikennevuoropari seutulipun käyttöönoton ansiosta. Linjaliikennevuorotarjonnan lisääminen on erittäin harvinaista maa-seutuolosuhteissa ja yksikin uusi vuoropari on merkittävä edistys.

Paraisten kaupungissa alennettiin syksyllä 2003 seutulipun hintaa 31 %. Myynnin positiivinen muutos vuodesta 2002 vuoteen 2003 oli 20 %. Kysynnän kasvu on jatkunut edelleen. Tampereen kaupunkiseudulla sijaitsevassa Pirkkalassa on myös laskettu seutulipun hintaa, mikä vaikutti heti positiivisesti matkustajamääriin. Molemmista esimerkkikunnista pendelöidään voimakkaasti alueen keskuskaupunkiin. Esimerkit osoittavat, että voimakkaalla hinnanlaskulla voidaan houkutella lisää joukkoliikenteen käyttäjiä. Kunnan kannalta seutulipulla saavutettavat verohyödyt kattavat yleensä järjestelmän kustannukset.

Tapaukset on esitetty yksityiskohtaisemmin liitteessä 1.

Lippujen myyntiä voidaan vauhdittaa myös alennuskampanjoilla. Nurmijärvellä järjestettiin kesäkuussa 2005 kampanja, jossa Nurmijärvi-lippua myytiin uusille lipun hankkijoille 20 euron alennuksella ja vanhoille lipun lataajille 10 euron alennuksella. Alennus uusille käyttäjille normaalista Nurmijärvi-lipun hinnasta oli noin 25 %. Alennuskampanjan myötä uuden lipun ostajia oli 78 ja lipun käyttäjiä kaikkiaan noin 600. Nurmijärvi-lippujen 44 matkan lippu, joka on voimassa 60 päivää. Se on tarkoitettu pääkaupunkiseudun ja Nurmijärven väliseen linja-autoliikenteeseen. Lippu on 20 % edullisempi kuin tavanomainen Matkahuollon älykortti. Menestyksekkäs alennuskampanja uusitaan lokakuussa 2005. (41)

Taulukko 13. Lipunhintoja esimerkkiyhteysvälillä Rajamäki-Helsinki (41)

Yhteysväliesimerkki	Alentamaton kertamaksu €	44 matkan sarjakortti €	Kunnan ja valtion tuki €	Nurmijärvi-lipun hinta €
Rajamäki-Helsinki 50 km	7,50	226,10	45,10	181,00

5.3 Matkaketjut, matkojenyhdistely ja palveluliikenne

Matkojenyhdistelyn ja palveluliikenteen kehittämisen tavoitteita ovat erityisesti kuljetusten koordinointi ja yhdistely, kuljetusten tehostaminen, parempi palvelutaso sekä iäkkäiden ja liikkumisesteisten kuljetuspalvelujen turvaaminen.

Esimerkkeinä on kuvattu tarkemmin seuraavat tapaukset:

- Pietarsaaren kaupungin kutsuohjattu joukkoliikenne
- Lapin keskussairaalan matkojenyhdistely
- Kela-kyytien yhdistelyä Lieksa-Joensuu runkoliikenteeseen
- Lieksan palveluliikenne
- Leppävirran palveluliikenne

Useissa Suomen kunnissa toimii onnistuneita palveluliikenteitä. Tässä raportissa kuvatuista esimerkkitapauksista kaikki ovat kutsuohjattuja. Lieksassa kutsuohjausjärjestelmä on kevyt taksitilausjärjestelmästä kehitetty versio. Leppävirralla palveluliikenne toimii Kuopion matkojenyhdistelykeskuksen reitittämänä. Pietarsaassa liikenne on poikkeuksellista moniin esimerkkeihin verrattuna siksi, että kyydin voi tilata mihin aikaan tahansa liikenteen toimintajan puitteissa. Kaupunkialueen lyhyet matkat ja suurempi kysyntä mahdollistavat poikkeuksellisen joustavan tarjonnan. Palveluliikennejärjestelmät ovat parantaneet paikkakuntien liikumismahdollisuuksia oleellisesti.

Lapissa matkustajamäärää on selvästi lisännyt matkaketjujen rakentaminen Kelan asiakkaille Lapin keskussairaalaan ja Oulun yliopistolliseen sairaalaan. Lieksassakin keskussairaallalle suuntautuvia matkoja on saatu entistä enemmän linjaliikenteeseen. Toimenpiteillä on parannettu liikenteiden kustannustehokkuutta.

5.4 Liikennetarjonnan muutokset

Liikenteen kehittämiseen liittyvissä esimerkeissä korostuu suunnitelmallisuus. Palvelutason kehittämisessä lähdetään usein kaupunkiseuduilla liikkeelle siitä, että koululaisten ja opiskelijoiden kuljettamisen ohella tulee mahdollistaa joukkoliikenteen käyttö työmatkoilla, kun työmatkaliikenteen virrat ovat riittävän suuret. Tämä edellyttää ympärivuotisia vuoroja. Työmatkavuoroja on toteutettu suuntaamalla ostoja työmatkaliikenteen tarpeita palveleviin vuoroihin. Onnistuneimmissa tapauksissa vuorot kehittyvät itsekannattaviksi, eikä ostorahaa enää tarvita.

Esimerkkitapauksina on tarkemmin kuvattu seuraavat liikennetarjonnan muutokset

- Linjaliikennevuoro Raahessa
- Kiuruvesi – Iisalmi välin ostoliikenteen sopeuttaminen

- Pielaveden ja Sonkajärven työmatkaliikenteen tarjonnan lisääminen
- Joensuun seudun työmatkayhteyksien lisääminen

Joensuun seudulla on työmatkayhteyksien tarjontaa lisätty ohjaamalla ostoliikenteen määrärahoja kello seitsemäksi tuleviin ja kello 17 jälkeen lähteviin vuoroihin sekä täydennetty puuttuvia kello kahdeksaksi tuloja ja 16 lähtöä koulujen lomien aikoina. Yhteyksien paraneminen on näkynyt seutulippujen myynnin lisääntymisenä heti tarjonnan parannuttua. Myös linjojen jatkaminen keskussairaалalle ja ammattioppilaitoksiin on tukenut näiden vuorojen säilymistä linjaliikenteinä. Osa vuoroista on kehittynyt itsekannattaviksi, eikä ostopäätöstä enää tarvita. Pohjois-Karjalassa on joukkoliikenteen julkinen rahoitus säilynyt lähes samalla tasolla viimeiset kymmenen vuotta, vaikka kustannukset ovat samanaikaisesti nousseet ja julkisen liikenteen yhdistävyyttä ja työmatkoja parantavaa tarjontaa on voitu jopa parantaa. (40)

Koulutoimen kannalta kuljetukset ovat tukitoiminto, mutta joissain tapauksissa liikenteen tehokkuutta voidaan olennaisesti parantaa kouluaikeiden muutoksilla häiritsemättä opintosuunnitelman toteuttamista. Esimerkki koulukuljetusten muuttamisesta on Tervola, jossa vuosi sitten muutettiin yläasteen ja lukion toimiajat puoli tuntia aikaisemmaksi (noin 8.00/14.00). Muutoksen jälkeen tärkeimmät työ- ja koulumatkat voitiin hoitaa Rovaniemi - Kemi tai Tervola - Kemi vuoroilla tehokkaasti vähemmällä automäärällä ja sama vuoro pystyi palvelemaan koululaiskuljetustarvetta kolmenkin kunnan alueella. (42) Liitteessä 1 kuvattu Oulu-Raahe liikennetarjonnan muutos sen sijaan on esimerkki liikenteen reittien ja aikataulun muuttamisesta koulukuljetuskysyntää vastaavaksi. Raahe-Oulu välinen vuoro aikataulutetaan sopimaan Siikajoen koulukuljetuksiin.

Kiuruvesi – Iisalmi –välin liikenteen sekä Pielavedelle ja Sonkajärvelle sijoittuvissa esimerkeissä on ollut kyse työmatkaliikenteen suunnitelmallisesta parantamisesta, mikä ei kuitenkaan ole näkynyt kasvaneina matkustajamäärinä. Esimerkit osoittavat, että tieto vuorotarjonnan kehittymisestä ei todennäköisesti ole tavoittanut potentiaalisia matkustajia tai ei yksinään riittä houkuttelemaan matkustajia. Tueksi olisi tarvittu mm. parempaa tiedotusta ja lippujärjestelmien kehittämistä. Kristiinankaupunki - Vaasa –linjaliikennevuorotarjonnan kehittyminen sopii Liikennetarjonnan kehittäminen -otsikon alle, mutta esitettiin jo seutulippuun liittyvien esimerkkien yhteydessä.

5.5 Liityntäliikenteet

Lapissa on kehitetty juna- ja lentoliikenteen jatkoyhteyksiä entistä paremmin matkailua palveleviksi, muutettu kuntien sisäisiä liikenteitä kuntakeskusten välisiksi ja yhdistetty lyhyitä koululaiskouluja pitkiin runkoliikenteisiin koulujen alkamis- ja päättymisvuoroja muuttamalla sekä vähennetty kalliiden erilliskuljetusten tarvetta koulujen toimiaikoja yhtenäistämällä. Lisäämällä pääosin matkailua palvelevien juna- ja lentoliikenneliikenteiden liityntävuoroja syrjäisi matkailukeskuksiin on samalla parannettu haja-asutusalueella asuvien kulkuyhteyksiä. Lapissa matkailun ja oman väestön kulkuyhteyksien yhdistelmä on esimerkiksi koulujen kesaajan asiointiliikenne reitillä Kuusamo - Salla. Vuoropari on voitu säilyttää viisipäiväisenä sen vuoksi, että matkailijat tulevat Kuusamosta aamuvuorolla Karhunkierroksen alkupäähän ja palaavat kierroksen tehtyään iltpäivävuorolla takaisin Kuusamoon. Toimenpiteiden toteutus on vaatinut liikennöitsijöiden, kuntien ja lääninhallituksen yhteistyötä. (42)

Liityntäyhteyksiä on järjestetty myös yrittäjien toimesta. Esimerkiksi Tupokselta pääsee liittymään aamuisin saman yrittäjän Ouluun kulkevaan bussiin. Liitynnän järjestäminen tuo parhaimmillaan joukkoliikenteeseen uusia matkustajia ja parantaa palvelutasoa lyhentämällä paikoin pitkiäkin kävelymatkoja. Liitteen 1 taulukoissa on tarkemmin kuvattu seuraavat liityntäliikenteet:

- Lapin liityntäyhteyksien kehittäminen ja
- Tupos-bussi

Savon alueella lääninhallituksen ostoliikenteistä on joitakin vuoroja katkaistu syöttöliikenteiksi linjaliikenteelle, mutta työmatkaliikenteessä se on osoittautunut huonoksi ratkaisuksi, koska matkustajat ovat alkaneet karttaa vaihdollisia yhteyksiä. Kouluvuoroissa vaihdolliset yhteydet toimivat paremmin. (43)

Joensuun seudulla Kiihtelysvaarasta on järjestetty syöttöyhteys Ilomantsista Joensuuhun klo 8:ksi liikennöivälle vuorolle. Vuoroa käyttää kymmenkunta seutulippumatkustajaa päivässä. Myös Tuupovaarasta on järjestetty taksilla syöttöyhteys edellä mainittuun Joensuun vuoroon. Vuoroa käyttää 4–8 matkustajaa päivittäin. Näitä voidaan pitää kokonaan uusina matkustajina joukkoliikenteessä. (40)

5.6 Työmatkayhteyksien nopeuttaminen

Työmatkayhteyksien nopeuttamista on monilla kaupunkiseuduilla toivottu ja jonkin verran niitä on nopeutettukin. Nopeutukseen pyritään esimerkiksi ajamalla vuorot keskuskaupunkiin moottoritietä pitkin. Nopeutetun liikenteen ohella tulee useimmiten säilyttää myös samaa liikennetarvetta palveleva päällekkäiseen aikaan ajava vakiovuoro, sillä matkustustarvetta on myös tavanomaisen reitin varrelta.

Case tapauksissa on kuvattu nopeutukset yhteysväleillä:

- Ii – Oulu ja
- Lempäälä – Tampere

Lempäälässä säännölliset matkustajat ovat löytämässä nopeat yhteydet. Työmatkaliikenteessä matkustajamäärät ovat hienoisessa nousussa, mutta keskipäivien vuoroissa liikenteen nopeuttamisella ei ole ollut ainakaan toistaiseksi näkyviä vaikutuksia. Nopeudella lienee merkitystä juuri töihin tai kouluun mentäessä. Ii – Oulu välisessä liikenteessä ei ole selviä todisteita kysynnän muutoksista kokonaisuutena, mutta vuorojen itsekannattavuus sinänsä on merkki onnistumisesta.

6 KAUPUNKISEUTUJEN TOIMENPITEIDEN SOVELTUVUUS

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama työryhmä pohti vuonna 2004 keinoja kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden lisäämiseksi (45). Seuraavassa on tarkasteltu mietinnössä ”Joukkoliikenne nousuun!” esitettyjen toimenpiteiden soveltumista maaseutuliikenteeseen. Toimenpide-esityksistä on poimittu ne, joilla voi olla merkitystä myös maaseudulla.

Maankäyttö ja infrastruktuuri

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Suosituksat maaseutuliikenteeseen	Vaikutukset maaseudulla
<i>Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteissuunnittelu joukkoliikenteen toimivuuden varmistamiseksi</i>	Kunnat, seudulliset organisaatiot ja maakuntien liitot tehostavat joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun yhteistyötä ja ohjaavat uutta maankäyttöä alueille, joille hyvä joukkoliikenteen palvelutaso voidaan tuottaa edullisesti.	Joukkoliikenteen toimintaedellytykset tulee ottaa huomioon kaikessa maankäytön suunnittelussa. Maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluyhteistyötä tulee edistää, jotta uutta maankäyttöä saadaan ohjattua olemassa olevien runkoliikenteen reittien varsille.	Maankäytön ja joukkoliikenteen suunnittelun yhteistyöllä luodaan kestävä pohja joukkoliikenteen käytön lisäämiselle/säilyttämiselle.
<i>Tehokas raideverkko pääsuunnilla ja strategisina hankkeina</i>	Valtio ja kunnat vahvistavat raideliikenteeseen perustuvaa joukkoliikenteen runkoa.	Raideliikennettä kehitetään ensisijaisesti kaukoliikenteen tarpeisiin. Paikallisesti raide-liikennettä voidaan hyödyntää maaseudun työmatkaliikenteessä, mikäli yhteydet ovat olemassa. Työmatkaliikenteen kehittäminen edellyttää lisärahoitusta junien ja bussien yhteiskäyttöiselle lippujärjestelmälle.	Yhteiskäyttöinen lippujärjestelmä lisää joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta alueilla, joilla osa työmatkasta voidaan tehdä junalla ja osa muulla joukkoliikenteellä.
<i>Linja-autoliikenteen laatuikätyvät</i>	Kunnat ja tiepiirit yhdessä liikenteenharjoittajien kanssa takaavat valituilla linja-autoliikenteen runkoyhteyksillä lyhyen matka-ajan ja hyvän palvelutason.	Linja-autoliikenteen laatuikätyviä tulisi kehittää kuntakeskusten väliseen liikenteeseen alueilla, joilla on paljon pendelöijä.	Laatuikätyvät parantavat joukkoliikenteen palvelutason ja imagoa keskeisillä liikenneikätyvillä.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Suosituksat maaseutuliikenteeseen	Vaikutukset maaseudulla
<i>Terminaalit, vaihtopysäkit ja pysäkit</i>	Kunnat ja valtio yhteistyössä yksityisten toimijoiden kanssa parantavat joukkoliikennejärjestelmän toimivuutta kehittämällä terminaalien ja vaihtopysäkkien palvelutasoa. Kunnat, lääninhallitukset ja liikenteenharjoittajat kehittävät joukkoliikennelinjastoja siten, että edistetään esteettömiä matkaketoja ja yhä useampi linja kulkee yhteisten terminaalien ja vaihtopysäkkien kautta. Kunnat, tiepiirit ja Ratahallintokeskus parantavat henkilöautoilun ja pyöräilyn liityntäpysäköintiä ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Helpotetaan siirtymistä terminaalien sisällä ja kulkuvälineisiin nousemista. Kehitetään aikataulujen yhteensopivuutta ja terminaalissa tarjottavia muita palveluja.	Joukkoliikenteen terminaalien palveluja sekä matkaketojen sujuvuutta tulisi kehittää kaikilla alueilla. Kaikkiin kuntiin tulisi perustaa joukkoliikenteen solmupiste, jossa kunnan alueen liikennetarjonta kohtaa ja joista olisi saatavissa tiedot kaikista kunnan alueella ajettavasta julkisesta liikenteestä. Maaseutuliikenteessä terminaalien kehittämisessä kyse on ensisijaisesti informaation saatavuuden keskittämisestä. Liityntäyhteyksiä ja liityntäpysäköintiä tulee erityisesti kehittää maaseudulla, jossa kävelymatkat pysäkeille ovat pitkiä.	Vaihtoyhteydet sujuvoituvat (kuntakeskukset). Houkuttelevat ja turvalliset liityntäyhteydet lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Kaupunkiseuduille lisäksi esitetyllä *poikittaisyhteyksien parantamisella* tuskin on vaikutuksia maaseutujoukkoliikenteessä, jossa ongelmana pääsuunnallakin on käyttäjien erittäin pieni määrä.

Palvelut ja markkinointi

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Suosituksat maaseutuliikenteeseen	Vaikutukset maaseudulla
<i>Yhtenäinen työssäkäyntialueen lippujärjestelmä</i>	Lääninhallitus, kunnat, VR ja Matkahuolto kehittävät lippuyhteistyötä työssäkäyntialueilla niin, että asiakkaalle näkyvä osa lippujärjestelmästä on ilmeeltään yhtenäinen ja rakenteeltaan yhteensopiva siten, että asiakas voi liikkua yhdellä lipulla koko työssäkäyntialueella.	Järjestelmän tulee koskea myös suurten kaupunkien läheistä maaseutua. Jotta lippujärjestelmä on käyttökelpoinen, tulee turvata riittävä työmatkoja palvelevan joukkoliikenteen tarjonta ja sujuvat liityntäyhteydet.	Työssäkäyntiin soveltuvien lippujärjestelmien kehittäminen edistää joukkoliikenteen käyttöä suurten kaupunkien läheisellä maaseudulla. Erityisen merkittävää on bussi- ja taksikorttien ristikkäiskäyttömahdollisuus.
<i>Tehokas joukkoliikenteen suunnittelu</i>	Kunnat, lääninhallitus ja liikenteenharjoittajat tehostavat joukkoliikenteen kaikki osapuolet kattavaa suunnittelua. Tässä työssä pyritään yhteistyössä karsimaan päällekkäistä liikennettä ja ohjaamaan vapautuvat resurssit palvelujen laajentamiseen.	Joukkoliikennejärjestelmän tehostaminen parantaa jäljelle jäävän joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kaikilla alueilla. Palvelutasotavoitteet määritellään eri osapuolten yhteistyönä. Laaditaan palvelulupauksia.	Suunnittelun avulla resurssit voidaan ohjata tarpeellisimpien palveluiden järjestämiseen.

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Suositukset maaseutuliikenteeseen	Vaikutukset maaseudulla
<i>Joukkoliikenteen markkinointi ja brändi</i>	Kunnat, liikenteenharjoittajat ja liikenne- ja viestintäministeriö rakentavat alueellisessa yhteistyössä joukkoliikennejärjestelmän ja sen valittujen osien brändiä ja imagoa. Keinona on mm. kehittää viestinnällisestä näkökulmasta suunnitellusti koko työssäkäyntialueen joukkoliikennejärjestelmää ja sen markkinointia.	Joukkoliikenteen imagon kehittäminen on erittäin tärkeää, myös maaseutuliikenteessä.	Joukkoliikenteen imagon kehittämällä voidaan vaikuttaa erityisesti uusien joukkoliikenteen käyttäjäryhmien kulkumuodon valintaan.
<i>Matkustaja-informaation kehittäminen</i>	Kunnat, liikenne- ja viestintäministeriö, Tiehallinto, Ratahallintokeskus ja yksityiset palveluntarjoajat helpottavat uusilla, asiakaskohtaisesti räätälöityissä olevilla, reaaliaikaisilla ja ajantasaisilla informaatiopalveluilla joukkoliikenteen käyttöä ja parantavat houkuttelevuutta. Tavoitteena on, että joukkoliikennevälineet varustetaan paikannuslaitteilla ja tiedonsiirtovälineillä. Lippujärjestelmien yhteensopivuuteen liittyen kehitetään myös informaatiopalveluja, kuten koko työssäkäyntialueen kattava reittiopas ja ajantasainen häiriötietopalvelu.	Maaseudun joukkoliikenteen sekä perinteistä että sähköistä informaatiota tulee kehittää. Kehittäminen edellyttää mm. aikataulujulkaisujen sekä pyssäkkiaikataulujen kehittämistä sekä matkaketjuista tiedottamista. Informaation kehittämisessä tulee kuitenkin ottaa huomioon kaikki tiedonvälityskanavat.	Tavoitteena on, että joukkoliikennematkoja ei jää tekemättä tiedon puutteen vuoksi.
<i>Kutsujoukko-liikenne</i>	Kunnat ja lääninhallitus selvittävät eri mahdollisuuksia ja kehittävät kutsuohjattua ovelta ovelle joukkoliikennepalvelua esimerkiksi palvelulinjoihin, hiljaisen ajan ja reuna-alueiden liikenteeseen liittyen.	Kutsujoukkoliikenteen kehittäminen on erityisen tärkeää alueilla ja ajankohtina, joissa matkustajavirratt eivät ole riittäviä säännölliseen reittiliikenteeseen. Kutsujoukkoliikennepalvelut tulee toteuttaa esteettöminä.	Kutsujoukkoliikenteen avulla pystytään kohtuullisilla kustannuksilla jatkossa turvaamaan maaseutuliikenteen välttämättömiä, mutta heikosti kysyttyjä peruspalveluja.
<i>Joukkoliikennehenkilökunnan koulutuksen ja ammattitaidon kehittäminen</i>	Opetusministeriön johdolla parannetaan joukkoliikennehenkilökunnan ammattitaitoa peruskoulutusta lisäämällä ja ammatillista jatkokoulutusta kehittämällä. Kunnat ja lääninhallitukset kannustavat operaattoreita houkuttelevien palkkiojärjestelmien ja yhteistyökokeilujen avulla palveluiden kehitystoimintaan.	Joukkoliikennehenkilökunnan koulutusta tulee kehittää. Maaseudulla erityinen kehittämis kohde on koulukuljetuksiin ja esteettömiin liikennepalveluihin soveltuva asiakaspalvelu.	Henkilökunnan ammattitaito edesauttaa omalta osaltaan kuljetusten tehostamista ja yhteen sovittelua.

Rahoitus ja verotus

Toimenpide	Toimenpiteen kuvaus	Suositukset maaseutuliikenteeseen	Vaikutukset maaseudulla
<i>Työsuhdelippu</i>	Työsuhdelipun avulla valtio ja työnantajat parantavat joukkoliikenteen houkuttelevuutta työmatkoilla ja myös työsuhdeauton vaihtoehtona. Työntekijä maksaa joukkoliikennelipun hinnasta 75 % ja työnantaja 25 %. Lipun verotusarvo on se, mitä työntekijä maksaa lipusta. Nykyisen verolainsäädännön mukaan työntekijä voi vähentää verotustaan työmatkan osalta halvimman kulkuneuvon käyttökustannusten mukaan laskettuna. Verotuksen työmatkavähennyksen nykyiseen käytäntöön ei tässä esityksessä puututa. Nykyistä lipputuotteista löytyy jo työsuhdelippuun soveltuvia tuotteita. Työsuhdelippu on työntekijälle taloudellisesti houkutteleva, työnantajalle suhteellisen edullinen ja sen vaikuttavuus joukkoliikenteessä on merkittävä.	Työsuhdelippua tulee kehittää valtakunnallisena järjestelmänä. Jotta järjestelmällä on maaseutujoukkoliikenteessä käyttöä, tulee turvata ympäri-vuotiset työssäkäyntiyhteydet.	Suurin vaikutus kohdistuu kaupunkien läheiselle maaseudulle, jossa joukkoliikenteen käyttö työmatkaliikenteessä kasvaa.
<i>Joukkoliikenteen julkisen rahoituksen kehittäminen</i>	Jo joukkoliikenteen nykytason säilyttäminen vaatii, että joukkoliikenteen liikennöintiin ja investointeihin varataan nykyistä suurempi rahoitus. Henkilö- ja joukkoliikenteen rahoitus ja verotus on nähtävä yhtenäisenä kokonaisuutena, joka mahdollistaa joukkoliikenteen rahoituspohjan laajentamisen. Liikenteen kasvaneista erityisverotuloista joukkoliikenteeseen voidaan parhaiten kohdistaa henkilöauton käyttömaksuista saatava tulo.	Maaseudun joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden säilyminen edellyttää liikenteen rahoituksen pitkäjänteistä kehittämistä. Liikenteen hankintaan tulee sitoutua pitemmällä aikajänteellä kuin nykyisin käytössä olevalla vuosibudjetoinnilla. Julkisen rahoituksen pohjaa tulisi laajentaa ohjaamalla eri tahojen korvaamia matkoja ja liikenne- ja rahoitusta kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen.	Pitkäjänteisellä rahoituksella voidaan nykyistä paremmin turvata joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Liikenteen hinnoitteluun valmistautuminen voisi lisätä jonkin verran joukkoliikenteen käyttöä myös maaseudulta kaupunkeihin suuntautuvassa liikenteessä. *Joukkoliikenteen yksityisen rahoituksen kehittäminen* soveltuu heikosti maaseutuliikenteeseen, jossa ei pääsääntöisesti ole suunnitteilla suuria joukkoliikenteen infraan liittyviä hankkeita.

7 KANSAINVÄLISIÄ KOKEMUKSIA

Maaseutuliikenteen kysyntä taantuu kansainvälisestäkin tarkasteltuna. Useissa Euroopan maissa liikenteen tehostaminen ja yhdistelymahdollisuuksien hyödyntäminen on aloitettu jo pari vuosikymmentä sitten. Osassa Euroopan maista ollaan linjaliikenteen kehityskaaressa vaiheessa, jossa koulukuljetuksia aletaan avata muillekin matkustajille.

Ruotsissa, Alankomaissa tai Saksassa maaseutuliikennettä ja hiljaisen ajan liikennettä on 80-luvun lopussa ja 90-luvun alussa kehitetty enenevästi kysyntäohjautuvaksi. Näissä maissa joukkoliikenteen järjestäminen on pääasiassa yhteiskuntavetoista eli kunnat, kaupungit tai valtio määrittelevät tarjonnan ja palvelutasotavoitteet, ja liikennöitsijät ajavat sitä sopimusliikenteenä. Palvelutasolta odotetaan yleensä enemmän kuin Suomessa. Esimerkiksi Saksassa vain viikoittaista asiointiliikennevuoroa ei pidettäisi hyväksyttävänä, vaan kyseeseen tulee vähintään päivittäinen mahdollisuus tehdä matka. Paremman palvelutason tavoittelun ja sopimusliikennemallin vuoksi liikenteen tuottamisen kustannukset ovat Suomen liikennöitsijävetoiseen järjestelmään nähden huomattavasti kalliimmat, mutta toisaalta kokonaisuus on paremmin hallussa. Tämä näkyy mm. tiedottamisen ja lippujärjestelmien alueellisena yhtenäisyytenä. Liikenteen organisointimalli mahdollistaa myös merkittävien muutosten tekemisen liikenteiden tarjonnassa ja järjestämistavassa silloin kun tahtoa siihen löytyy. Tavanomaisen linjaliikenteen tilalle on järjestetty erilaisia kutsuohjautuvia järjestelmiä Suomen tasoon nähden huomattavasti korkeammilla matkustajamäärillä.

Koko liikennetarjonnan onnistuneesta muutoksesta on esimerkkinä mm. Saksassa TaxiBus Lüdinghausen, jossa 650 km² kokoisen alueen tavanomainen linjaliikennetarjonta korvattiin kokonaan ennakkotilaukseen perustuvalla kutsubussiliikenteellä vuonna 1996. Liikenteellä on viisi reittiä ja tunnin vuorovälin tarjonta. Liikennöintiäika on 6.00–19.00 sekä lauantaisin 6.00–14.00. Matkustajat tilaavat matkan etukäteen. Kalusto on 4–8-paikkaista. Saman ajoneuvon voi taksitaksalla varata matkalle bussipysäkiltä ovelle. TaxiBussien aikataulut mahdollistavat liittynät seutujuniin ja -busseihin. Matkustajamäärät 2,3 -kertaistuivat kahdessa vuodessa, keskikuorman ollessa hieman yli 3 matkustajaa/vuoro. Joukkoliikennetarjonnan ja koulukuljetusten järjestämisen kustannukset alenivat 32 %.

Ockelbo on noin 6400 asukkaan kunta Ruotsissa. Ockelbossa käynnistettiin Kuxatrafiken vuonna 1995. Vuoromäärä nelinkertaistui kunnan joka osassa ja vaihtomahdollisuudet seudulliseen liikenteeseen paranivat oleellisesti. Matkustajista 40 % jatkaa seudullisella liikenteellä eteenpäin. Erityistä huomiota on saanut se, että liikenne on ilmaista matkustajille. Se on ollut yksi projektin menestystekijöistä, erityisesti sen saaman julkisuuden ansiosta. Linjaliikenteen ja koululaisliikenteen koordinoimisella resurssit on saatu tehokkaampaan käyttöön ja liikenne on suunniteltu paikallistuntemuksen ja liikennöitsijöiden kanssa yhteistyössä siten, että ajo-tehtävät kestävät pidemmän aikaa kuin erilliset koulukuljetukset ja linjaliikennevuorot. Kuxatrafiken on onnistunut saamaan henkilöautonkuljettajia matkustajikseen. Noin 40 % on ennen Kuxatrafikenin käyttöä ajanut vastaavan matkan omalla autolla. Matkat lisääntyivät 60 000 matkasta 220 000 matkaan vuodessa ja tarjonta lisääntyi 24 vuorosta 100 vuoroon päivässä. Vaihtomahdollisuudet seudullisen ja paikallisen liikenteen välillä kasvoivat 8 vuorosta 56 vuoroon päivässä. Kunnan kustannukset eivät kasvaneet palvelutason parannuksen myötä.

Kansainvälisen osion esimerkkimaissa Saksassa, Ruotsissa ja Alankomaissa ollaan Suomea tietoisempia joukkoliikenteen vaikutuksista ja tarpeesta. Monissa onnistuneissa kehittämis-kohteissa onnistumisen taustalla onkin ollut voimakas poliittinen tahto kehittää joukkoliiken-

nettä. Toki puutteita on vielä mm. yhteisessä tiedottamisessa ja maksujärjestelmissä erilaisten liikennetyyppien välillä. Kaikkialla painiskellaan myös rahoitukseen liittyvien kysymysten kanssa.

Ulkomaisten onnistuneiden esimerkkien ja joukkoliikenteen suunnitteluohjeiden yhtenä tärkeimmistä peruseräistä on eri liikennevälineiden ja -tyyppien väliset vaihtomahdollisuudet. Tämä onkin tärkeää matkojen pidentyessä. Paikallisliikenteiden, seudullisen ja pitkämatkaisen bussiliikenteen sekä seudullisen ja pitkämatkaisen raideliikenteen välillä on suunnitelmalliset vaihtomahdollisuudet, saumattomat lippujärjestelmät sekä kulkumuotojen vaihtamiseen kehitetyt terminaalit. Esimerkkimaiden joukkoliikennekenttä eroaa Suomesta myös monipuolisuudellaan. Mm. erilaiset vapaaehtoisvoimin toimivat järjestelmät katsotaan tärkeäksi osaksi vähäisen kysynnän alueiden joukkoliikennetarjontaa.

Kansainvälisten esimerkkien perusteella maaseutuliikenteen kehittäminen edellyttää kokonaisuuden suunnittelua siten, että eri ryhmille ei suunnitella erilaisia joukkoliikennemuotoja, vaan suunnitellaan toisiaan täydentäviä palveluja, joiden väliset liittynät ovat turvattuja. Suunnittelussa otetaan huomioon kaikki onnistuneen järjestelmän osatekijät eli tarjonta, lippujärjestelmät, informaatio, markkinointi ja infrastruktuuri. Jatkuvan liikenteen vähentämisen sijaan vaihtoehtona on resurssien kokoaminen ja uudelleenjärjestely matkustajalähtöisesti. Maaseutuliikenteen menestystarinat ovat vaatineet ennakoluulottomuutta, tahtoa ja hyvää yhteistyökykyä.

Kansainvälisistä maaseutuliikenteen kehittämiskokemuksista on pidempi luku liitteessä 2.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

8.1 Yhteenveto

Maaseutuliikenteen matkustajamääriä on paikallisesti saatu lisättyä, mutta se on lähes kaikissa tapauksissa edellyttänyt määrätietoista palvelukokonaisuuden kehittämistä ja myös merkittäviä rahallisia panostuksia.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksissä on suuria eroja erilaisilla maaseutualueilla. Kaupunkien läheisellä maaseudulla on runsaasti mahdollisuuksia. Syrjäisellä maaseudulla joukkoliikenne on puolestaan vaarassa loppua kokonaan ilman järeitä toimenpiteitä.

Yksittäiset joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet, kuten esimerkiksi vuorotarjonnan muutokset, ovat maaseudulla pääosin olleet varsin tehottomia keinoja lisätä matkustajamääriä. Kokonaisvaltaisella, eri osapuolten tekemällä ja useiden palvelutekijöiden samanaikaisella kehittämistyöllä sen sijaan on saavutettu hyviä tuloksia. Tutkimuksen mukaan tehokkaimpia ovat toimenpidekokonaisuudet, joissa on samaan aikaan kehitetty sekä linjastoa, lippujärjestelmiä että tiedottamista.

Tiedottamiseen ja maaseutuliikenteen imagon nostamiseen panostaminen on tärkeää. Jos asiakkaat mieltävät palvelun huonoksi, ei palvelua käytetä, vaikka sitä kehitettäisiinkin. Jos mielikuva palvelusta on hyvä ja tietoa on riittävästi, hyödynnetään olemassa olevaa rajallistakin palvelua.

Maaseudun joukkoliikenteen tarjonnalla voidaan ajatella tulevaisuudessa olevan kolme erilaista kehityspolkua: tarjontaa lisätään lisärahoituksella, tarjonta pidetään tarvetta vastaavalla tasolla suunnittelun ja tehostetun yhteistyön keinoin tai jatketaan nykyistä kehityssuuntaa, joka johtaa tarjonnan ja kysynnän vähenemiseen.

8.2 Lipputuloperusteisen liikenteen toimintamahdollisuudet

Maaseutualueiden joukkoliikenteen kysyntä ja tarjonta riippuu alueen väestönmäärästä, väestötiheydestä (taajama-aste) ja sen sijoittumisesta, väestörakenteesta, maantieteellisestä sijainnista (etäisyys kaupunkiin) ja työssäkäynnin ominaisuuksista. Toistaiseksi liikenteellisesti kohtuullisesti tai hyvinvoivia maaseutualueita on kaupunkien läheisellä maaseudulla – erityisesti kasvukeskuksissa ja osin ydinmaaseudulla. Toisaalta alueelliset ja kuntakohtaiset erot ovat suuria. Harvaan asuttu maaseutu keskittyy Itä- ja Pohjois-Suomeen ja siellä kehitysnäkymät ovat heikoimmat. Syrjäisellä maaseudulla joukkoliikenne on vaarassa loppua kokonaan.

Lipputuloperusteinen liikenne toimii maaseudulla parhaiten kouluvuoden aikana silloin, kun sama liikenne on saatu palvelemaan koululaisten, opiskelijoiden ja työssäkävijöiden sekä mahdollisesti myös liityntäliikenteen tarpeita. Ohuiden liikennevirtojen yhdistely vaatii eri osapuolten yhteistyötä ja kokonaisvaltaista suunnittelua. Linjaston suunnittelun lisäksi voi olla tarpeen muuttaa myös toimintojen alkamisaikoja esimerkiksi kouluissa.

Alueilla, joissa on edelleen keskimääräisesti tai paljon lapsiperheitä, joukkoliikenteen itsekannattavan perusrungon muodostavat koululaisliikenteen tarpeita palvelevat vuorot. Näissä tapauksissa voi olla edellytyksiä ylläpitää asiakastuloin myös vuoroja, jotka soveltuvat esimerkiksi asiointiin ja virkistykseen.

Voimakkaissa pendelikunnissa päivittäiset opiskelu- ja työssäkäyntimatkat luovat edellytykset paremmalle lipputuloperusteiselle joukkoliikenteen tarjonnalle pendelikuntien ja alueen keskustaupungin välillä yhdessä edulliseksi tehdyn matkustamisen kanssa.

8.3 Haasteet

Maaseutuliikenteen tilanne näyttää haasteelliselta ja kaksijakoiselta. Kasvavien kaupunkiseutujen maaseutukunnat saavat uusia asukkaita ja potentiaalisia joukkoliikenteen käyttäjiä, mutta siitä huolimatta niilläkin alueilla henkilöauton käytön osuus kasvaa. Väestönkehitys-, autonomistus-, matkustus- ja ajokorttitilastojen perusteella voi päätellä, että joukkoliikenteen kysyntä vähenee. Vanhusväestön osuuden kasvaessa lisääntyy niiden kuljetuspalvelujen kysyntä, joita iäkäs ja huonokuntoinen väestö voi käyttää.

Maallemuutto ja etätyön tekeminen saattavat hillitä maaseudulla asuvan väestön vähenemistä. Seuraava vuosikymmen näyttää, missä määrin esimerkiksi suurten ikäluokkien paluumuutto maalle toteutuu.

Mökkeily lisää monien maaseutupaikkakuntien väestöä kesäisin merkittävästi. Auton omistavan aikuisväestön saaminen maaseutupaikkakunnan joukkoliikenteeseen on vaikeaa, mutta potentiaalia voidaan olettaa olevan erityisesti asiointi- ja iltaliikenteeseen.

Maaseutuliikenne on ensisijaisesti pakkokäyttäjien kulkumuoto. Samaan aikaan se on tiettyjen ryhmien elinehto maaseudulla. Liikennepalvelujen tärkeyttä ei vielä riittävästi tiedosteta. Liikkumistarpeet ja liikennepalveluiden kysyntä liittyvät toinen toisiinsa, mutta merkitsevät hieman eri asioita. Vaikka jollakin alueella julkisen liikenteen kysyntä vähenisi, saattaa alueella asuvien ihmisten liikkumistarve samanaikaisesti kasvaa.

Kaupunkiseuduilla linja-autoihin saadaan paremman tarjonnan ja edullisten seutulippujen ansiosta myös työmatkalaisia merkittävässä määrin. Entinen tuotevalikoima ei kuitenkaan kehity muuttuvien arkielämän liikkumistarpeiden ja ihmisten käyttäytymisen mukana. Vaikuttaisi siltä, että joukkoliikenteeseen tarvitaan lisää joustoa. Asiakkaiksi tulee saada muitakin käyttäjätyyppejä kuin kuukaudeksi kerrallaan houkuteltuja tai yhdeksi kerraksi sitoutuvia. Elämä sujuvoituu arkielämää helpottavien teknisten innovaatioiden myötä ja kaikenlaisten palvelujen kehittyessä asiakaslähtöisemmiksi. Myös joukkoliikenteen tulisi kehittyä entistä helppokäyttöisemmäksi. Erityisesti informaation tulisi olla selkeää ja houkuttelevaa.

8.4 Mielikuva

Ongelmana ei yleensä näytä olevan se, etteivätkö aikataulut ja reitit myös maaseutualueilla sopisi tietyille asiakasryhmille. Kyse on monesti vaikutelmasta, että matka ei kuitenkaan onnistu. Yleinen joukkoliikennettä käyttämättömien käsitys on, että joukkoliikenne on huonoa. Maaseudulla joukkoliikenne ei vastaa kaikkiin tarpeisiin, mutta tulisi painokkaasti osoittaa,

että täsmävuoroja tiettyihin tarpeisiin löytyy. Vaikuttaa siltä, että sen sijaan, että pääpaino olisi ainoastaan muutamien vuorojen lisäämisessä, nykyistään järjestelmää markkinoimalla ja tiedottamalla lisäämällä saataisiin lisää asiakkaita. Tieto madaltaa kynnystä joukkoliikenteen käyttöön. Liian usein aikataulut ja reittitiedot ovat vaikealukuisia. Varmaa ja selkeää tietoa vaihtomahdollisuuksista eri liikennetyyppien tai eri yrittäjien liikenteen välillä ei ole riittävästi saatavilla.

Joukkoliikenteen imagoa tulee muuttaa. Hyvin onnistuneissa joukkoliikennekokeiluissa asiakkaat kehuvat kyytiä erittäin hyväksi, palvelua ystävälliseksi ja avuliaaksi ja luottavat liikenteeseen ja kuljettajaan. Saadaanko tällaista mielikuvaa laajennettua?

Liikenteen järjestämiseen tarvitaan uutta ajattelua sekä rohkeutta ja määrätietoisuutta toteutukseen. Miten saadaan kasvava eläkeläisten joukko linja-autoon? Miten harvaan asuttujen alueiden liikennetarjonta järjestetään? Pystyykö joukkoliikenne tarjoamaan palvelujaan vapaa-ajan matkojen markkinoilla? Voitaisiko pikkukaupungin iltaliikennettä järjestää kutsuliikenteenä? Kysyntätilastojen perusteella monin paikoin olisi perusteltua parantaa kustannustehokkuutta ja joustavuutta eli lisätä kutsuliikenteen osuutta.

8.5 Suunnitelmallisuus ja yhteistyö

Tämän tutkimuksen esimerkkitapaukset osoittavat, että maaseutuliikenteen hoito edellyttää jatkuvaa liikenteen sopeuttamista, ohuiden liikennevirtojen yhdistelemistä, nopeaa reagointia kysynnän muutoksiin sekä kasvavan vanhusväestön huomioimista palvelutarjonnassa. Tarvitaan myös seurantaa ja suunnitteluyhteistyötä. Alueilla on yksilöllisiä liikennetarpeita, eivätkä samat ratkaisut sovi kaikkialle. Yhteisesti voidaan kuitenkin sanoa, että maaseudun taajamat sekä keskustaajamat yhdistävien runkoreittien säilyttäminen on erittäin tärkeää. Maaseutualueiden kehitys on riippuvainen maaseudun ja kaupunkien välisestä vuorovaikutuksesta ja niiden välisistä liikenneyhteyksistä. Joustavat kuljetuspalvelut, kysyntäohjautuvuus ja asiointiliikenne ovat myös maaseututyypistä riippumatta erittäin tärkeitä nimenomaan autottomien ja ikääntyvän väestön peruspalvelujen turvaamisessa. Kaikkialla ei ole kysyntää raskaalla kalustolla ja tiheällä aikataululla liikennöiville palveluille. Tällaisissa tapauksissa voidaan järjestää kevyempiä ratkaisuja eli asiointiyhteydet alueittain kysynnän mukaan.

Yksi merkittävä puute on, etteivät eri kuljetusjärjestelmät ja joukkoliikennemuodot vielä toimi yhdessä riittävän saumattomasti. Esimerkiksi liityntöjä joukkoliikenteen runkoreiteille on järjestetty vain harvoissa tapauksissa. Vaihtoyhteyksistä tiedotetaan liian vähän.

Maaseutuliikenteen rahoitus tulee useista eri lähteistä ja liikennevirrat ovat monin paikoin pieniä. Näyttää siltä, että joukkoliikennevuorojen vähentyessä ja vanhusväestön määrän kasvaessa kunnat joutuvat enenevässä määrin entistä kalliimpien ja kustannustehottomasti hoidettavissa olevien kuljetusten järjestelijöiksi. Useilla kunnilla ei ole riittävästi resursseja optimaalisten kokonaisratkaisujen etsimiseen ja tarkoituksenmukaisen joukkoliikenteen järjestämiseen. Tällöin turvaudutaan useimmiten erilliskuljetuksiin sen sijaan, että resursseja ohjattaisiin kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen. Kehitteillä oleva maan kattava matkapalvelukeskusten verkko tulee olemaan tärkeässä roolissa kuljetusvirtojen koordinoinnissa ja liikenteiden tehostamisessa sekä matkojen ketjuttamisessa runkoliikenteeseen. Kuljetusten keskitetyllä koordinoinnilla voidaan saavuttaa hyviä tuloksia liikennevirtojen hallinnassa. Toisaalta tulee säilyttää kosketus paikalliseen joukkoliikennekysyntään ja räätälöidä ratkaisut sen mu-

kaan. Harvaan asuttuihin maaseutukuntiin saattaa sopia hyvin esimerkiksi runkoliikenteen ja kylätaksien hoitaman kutsuohjatun liikenteen saumattomaksi hiottu kokonaisuus.

Suomalainen organisointimalli toimii joukkoliikenteen järjestämisen yksikkökustannusten valossa tehokkaasti, mutta joukkoliikennejärjestelmän suunnittelussa ja rahoituksessa on mukana useita eri osapuolia, mikä on omiaan lisäämään joukkoliikennekentän hajanaisuutta. Kyseessä ei ole kokonaisuus vaan palaset, jotka löytyvät eri aikatauluista.

8.6 Nousuja maaseudun joukkoliikenteeseen?

Maaseudun joukkoliikenteen matkustajamääriä on paikallisesti saatu lisättyä lippujen hinnoittelun ja tarjonnan muutosten avulla. Usein alueella ei ole ollut vastaavanlaista joukkoliikennettä aiemmin. Liikenteellä on voitu vastata esimerkiksi kasvavaan asiointiliikenteen kysyntään. Menestykseksi voidaan tietyillä alueilla lukea yhdenkin uuden vuoron perustaminen.

Useimmiten kyse ei ole voimakkaista matkustajamäärien lisäyksistä. Maaseudulla voidaan onnistumiseksi lukea se, että eri liikennevirtoja on pystytty yhdistelemään samaan vuoroon, kuljetuskustannuksia on pystytty hillitsemään tai palvelutasoa parantamaan.

Ulkomaisissa esimerkeissä on tarjonnan kokonaisvaltaisilla muutoksilla saatu matkustajamääriä paikallisesti kaksin- tai jopa kolminkertaistettua. Toimenpiteet ovat kuitenkin edellyttäneet vahvaa kehittäjätahtoa, voimakasta tahtoa ja liikenteen merkittävää rahoittamista.

Nousujen saaminen tai ylipäättään negatiivisen kehityksen pysäyttäminen ei onnistu pelkillä paikallisilla toimenpiteillä. Tarvitaan tavoitteellista kehittämistä sekä valtakunnantasolla että työssäkäyntialueetasolla, unohtamatta myöskään joukkoliikenteen yhteistä ja määrätietoista suunnittelua.

Maaseudun joukkoliikenteellä voidaan ajatella olevan kolme erilaista kehityspolkua tulevaisuudessa.

1. Lisärahoituksella lisänousuja

Useat esimerkit osoittavat, että maaseudulla on mahdollista kasvattaa joukkoliikenteen matkustajamääriä suunnittelemalla liikenne houkuttelevaksi kokonaisuudeksi ja varmistamalla liittynät muihin kulkumuotoihin ja pitkämatkaiseen liikenteeseen.

Maaseudun joukkoliikenteen matkustajamäärien kasvattaminen edellyttää kuitenkin voimakasta rahallista panostusta sekä liikenteen, lippujärjestelmien, tiedottamisen että fyysisen toimintaympäristön kehittämiseen.

2. Yhteistyöllä sinnitellään nykytasolla

Kehittämällä henkilökuljetusjärjestelmää ja siihen liittyvää osaamista kokonaisuutena, suuntaamalla rahoitusta erilliskuljetuksista kaikkia palveleviin kuljetuksiin sekä kehittämällä uusia joustavia, helppokäyttöisiä liikennepalveluja, voitaneen joukkoliikenteen tarjonta pitää tarpeeseen nähden riittävällä tasolla. Tällöin kaupunkien läheisellä maaseudulla pystytään tur-

vaamaan erilaisia tarpeita palvelevat joukkoliikennepalvelut ja muulla maaseudulla vähintään peruspalvelujen saavutettavuus.

Kustannusten noustessa palvelujen pitäminen nykytasolla edellyttää rahoituksen kasvattamista samassa suhteessa. Kysynnän ja tarpeiden vähetessä maaseudulla joukkoliikennepalvelujen kokonaismäärä vähenee tarvetta vastaavalle tasolle.

3. Joukkoliikenteen alamäki jatkuu

Jos viime vuosina vallinnut kehityssuunta jatkuu, eikä palvelujen kokonaisvaltainen kehittäminen etene joukkoliikennettä suosivaan suuntaan, alueellinen liikenneverkko supistuu nopeassa tahdissa ja yhteiskunnan panokset menevät lakisääteisten yksittäiskuljetusten hoitamiseen. Kuntien vastuu kuljetusten järjestämisestä kasvaa, eikä kunnissa ole varaa kehittää korvaavia asiointi- tai palveluliikennepalveluja tarpeita vastaaviksi. Vaarana on, että koko henkilökuljetusjärjestelmä muodostuu entistä kalliimmaksi, matkustajien omavastuuosuudet hipovat asukkaiden maksukyvyn ylärajoja, eivätkä peruspalvelut ole kaikkien asukkaiden saavutettavissa.

Osassa kunnista kaikille avoin joukkoliikenne tarkoittaa jo nyt muutamia läpiajavia kaukoliikenteen vuoroja, jotka palvelevat riittämättömästi tai vain harvojen maaseutukunnan asukkaiden liikkumistarpeita. Voidaan ennakoida, että perinteinen joukkoliikenne katoaa sieltä, missä etäisyydet ovat pitkiä ja asutus harvaa.

9 MAASEUTULIIKENTEN KEHITTÄMISESITYKSIÄ

9.1 Valtakunnantason kehittämisesityksiä

1. Tarvitaan päätöksiä ja määrätietoista kehittämistyötä

Haaste: Maaseutuliikenteen tilanne näyttää haasteelliselta. Väestönkehitys-, autonomistus-, matkustus- ja ajokorttitilastot eivät lupaa joukkoliikenteen käytön osuuden kasvavan, vaan päinvastoin tilanne heikkenee jatkuvasti.

Kehittämisesitys: Vallitseva tilanne ja tulevaisuuden näkymät tulee tunnistaa. Sen jälkeen tarvitaan valtakunnan tasolla linjaus siitä, halutaanko peruspalvelujen ylipäättään olevan maaseudulla saavutettavissa julkisella liikenteellä ja millä keinoin palvelujen saavutettavuus toteutetaan. Tulee myös määrittää maaseutujoukkoliikenteen kehittämisen vastuutahot.

Toteuttamistapa: Liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä eri tahojen kanssa valmistelee maaseutuliikenteen kehittämistavoitteista ja toimenpiteistä esityksen eduskunnan päätettäväksi.

2. Joukkoliikenteen perusverkko on määritettävä ja turvattava

Haaste: Kysynnän vähentymisen ja ostoliikenteen sopeuttamisen seurauksena säännöllisillä aikatauluilla liikennöitävien joukkoliikennepalveluiden määrä tulee edelleen vähenemään. Linjaliikenne on kuitenkin edullisin tapa järjestää julkisen liikenteen palveluja.

Kehittämisesitys: Tavoitteellinen runkoliikenteen verkko tulee määrittää. Linjaliikenteen säilyminen näillä reiteillä turvataan ketjuttamalla yhteiskunnan maksamia ja muita matkoja runkoliikenteeseen. Linjaliikenteen palveluja täydennetään tarvittaessa ostoliikenteellä, jotta riittävä palvelutaso runkoreiteillä pystytään saavuttamaan. Tarjontaa kehitetään niin, että runkoliikenteen yhteydet hoidetaan mahdollisimman suoria reittejä pitkin ja sivusta tulevat matkustajat syötetään runkoliikenteeseen. Tämä edellyttää, että palveluliikenteitä ja kutsuliikenteitä hyödynnetään liityntäyhteyksinä, vaihtoja sujuvoitetaan ja matkojenyhdistelyä kehitetään avoimen joukkoliikenteen huomioonottavaksi. Tärkeimmät runkoliikenteen reitit kehitetään laatukäytäväiksi.

Toteuttamistapa: Lääninhallitukset yhteistyössä eri tahojen kanssa määrittelevät alueensa tärkeimmät runkoliikenteen reitit. Näille reiteille eivät matkapalvelukeskukset välitä päällekkäistä liikennettä ilman erityistä syytä, vaan matkat pyritään ketjuttamaan runkoliikenteeseen. Kunnat kehittävät liityntäpysäkkejä yhteistyössä Tiehallinnon kanssa. Liikenteenharjoittajat ja kunnat sopivat yhdessä liityntäpysäkit ja täsmäaikataulut. Kunnat hankkivat palvelu- tai kutsujoukkoliikennettä, jota voidaan käyttää liityntöjen järjestämiseen.

3. Maaseudulla on panostettava kutsuliikenteen kehittämiseen

Haaste: Joukkoliikenteen toimintaedellytykset vaihtelevat suuresti alueittain. Maaseudun joukkoliikennevuorojen kysynnän väheneminen on johtanut linjaliikenteen lakkauttamiseen ja sen siirtymiseen lääninhallitusten ostoliikenteeksi. Lääninhallitusten ostoliikenteen määräraha ei riitä liikenteen ostamiseen kaikille alueille, eikä se aina olisi perusteltuakaan vähäisen kysynnän takia. Kaikilla alueilla ei siis tulevaisuudessa ole enää mahdollista ylläpitää säännöllisesti liikennöitäviä joukkoliikennepalveluja. Peruspalveluiden tulee kuitenkin olla saavutettavissa, jotta ihmiset voivat asua maaseudulla.

Kehittämisesitys: Peruspalvelujen saavutettavuus tulee turvata kaikilla alueilla. Hiljaisimmilla alueilla kysynnän vähetessä palveluiden saavutettavuus voidaan kustannustehokkaimmin turvata tarpeen mukaan liikennöitävällä kutsuliikenteellä. Palveluliikenne tulisi saattaa pysyvän valtionavun piiriin. Myös kaikille liikennepalveluja välittävien matkapalvelukeskusten perustamista on kiirehdittävä erityisesti kaikkein heikoimmilla alueilla.

Toteuttamistapa: Julkisen liikenteen peruspalvelutasopuutteiden korjaamiseksi tulee matkapalvelukeskusten perustamista ja palveluliikenteiden käyttöönottoa vauhdittaa heikoimmilla alueilla. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso eli taso, jolla peruspalvelut tulee vähintään saavuttaa, on määritetty LVM:n selvityksessä 2/2005. Palveluliikenne tulee saattaa pysyvän valtionavun piiriin. Tulee harkita myös heikoimmille alueille tarvittaessa myönnettävän erityisen ”tukipaketin” käyttöönottoa, jotta liikenteen sopeuttamisen seurauksena syntyvät mahdolliset yhteyspuutteet voidaan korvata tarvittaessa kutsuliikenteinä.

4. Henkilökuljetusten rahoituksen uudelleen kohdentaminen

Haaste: Uusien matkustajien houkuttelevuus vaatisi rahallista panostamista liikennepalveluihin. Lääninhallitusten ostomäärärahat eivät riitä kaikilla alueilla kannattamattomien vuorojen ostamiseen, minkä seurauksena maaseutukuntien saavutettavuus liityntäliikenteen ja työmatkayhteyksien supistuessa heikkenee. Kuntien vastuu liikennepalvelujen järjestämisestä kasvaa. Vaarana on, että henkilökuljetusten järjestäminen muodostuu koko ajan kalliimmaksi, samalla kun joukkoliikenteen palvelutaso heikkenee.

Kehittämisesitys: Rahoitusta on pystyttävä henkilökuljetusjärjestelmän sisällä kohdentamaan uudestaan siten, että lakisääteisten palvelujen lisäksi asukkaalle pystytään tarjoamaan vähintään peruspalvelujen saavutettavuus. Maaseutuliikenteessä ensiarvoisen tärkeää on välttää päällekkäisiä järjestelmiä. Liikenteen säilymisen elinehto on uusien matkustajien saaminen, joten kuntien lakisääteisten kuljetusten ja Kelan korvaamien matkojen yhdistely ja ketjuttaminen olemassa olevaan liikenteeseen on yksi tärkeimmistä maaseutuliikenteen kehittämistoimista. Rahoitusta tuleekin kohdentaa yksittäiskuljetusten rahoituksen sijaan kaikkia palvelevan liikenteen rahoitukseen.

Pitkällä tähtäimellä joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestäminen kunnissa tehostuisi ja todennäköisesti myös palvelutaso paranisi, jos kuntien henkilökuljetukset maksetaan samasta budjetista.

Toteuttamistapa: Ensimmäisessä vaiheessa tulee sekä eri hallinnonalojen että kuntien/seutukuntien hallintokuntien yhteistyötä edelleen tiivistää ja rahoitusta seurata kokonaisu-

tena ”kunnan henkilökuljetusrahat” ja ”valtion henkilökuljetusrahat” otsikoiden alla. Kaikkia palvelevia joukkoliikennepalveluja, kuten palveluliikenteitä tulee hyödyntää myös erilliskuljetuksissa. Jatkossa voisi kokeilla joillakin alueilla rahoituksen ja suunnittelun kokoamista yhteen.

5. Uusia liikennepalveluja koskevan tiedottamisen kehittäminen

Haaste: Matkapalvelukeskusten myötä joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen tulee mukaan uudentyyppejä liikennepalveluja ja myös uusia toimijoita. Esimerkiksi Kela ja kuntien sosiaalitoimet tiedottavat palveluista omille asiakkailleen, mutta se kuka tiedottaa muille matkustajille, on edelleenkin vastuuttamatta.

Kehittämisesitys: Valtakunnantasolla on tehtävä linjaus siitä, kuka vastaa matkapalvelukeskusten kautta välitettävien, kaikille avointen liikennepalvelujen tiedottamisesta ja käyttäjien opastuksesta.

Toteuttamistapa: Matkapalvelukeskusten ohjausryhmä tekee suosituksen siitä, miten tiedottaminen tulee järjestää ja kenen tiedottamisesta tulee vastata.

6. Perinteisen tiedottamisen kehittäminen

Haaste: Maaseutuliikenne koostuu yleensä useiden eri liikenteenharjoittajien liikenteestä. Riittävän tiedottamisen järjestäminen on liikenteenharjoittajan vastuulla. Tiedottaminen saattaa olla hajanaista ja tulkinnat ”riittävästä” vaihtelevat. Sähköinen tiedottaminen kehittyy voimakkaasti, mutta edelleen kaupunkiseuduilla on selkeä tarve työssäkäyntialueiden yhtenäisille, paperisille aikataulujulkaisuille.

Kehittämisesitys: Valtakunnan tasolla tulee tarkemmin määritellä ”riittävän tiedotuksen” taso. Liikenteenharjoittajien avuksi tulee räätälöidä standardoitu aikataulupohja myös paperista tiedottamista varten. Tiedottamisen formaatteja tulee yhtenäistää. Liikenteenharjoittajien ja liikenteitä järjestävien kuntien ja lääninhallitusten velvoitteita aikataulujen suhteen tulee edelleen selkeyttää. Lipputuen ja liikenteen ostamisen lisäksi tulee osa valtion joukkoliikennerahoituksesta olla käytettävissä tiedotukseen ja markkinointiin. Tiedottamiseen tulee olla saatavissa valtion rahoitusta.

Toteuttamistapa: Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee ja standardoi ”riittävän” tiedotuksen, sekä osoittaa osan joukkoliikenteen alueellisesta rahoituksesta tiedottamiseen. Linja-autoliitto valmistelee yritystensä tiedottamisen tueksi selkeän, Matkahuollon aikatauluja hyödyntävän paperisen aikataulupohjan, jota voidaan samassa formaatissa soveltaa eri työssäkäyntialueilla tai tiesuunnilla. Aikataulujulkaisut laaditaan matkustajalähtöisesti.

7. Maaseutuliikenteen imagon nosto

Haaste: Ongelmana ei yleensä näytä olevan se, etteivätkö aikataulut ja reitit myös maaseutualueilla sopisi tietyille asiakasryhmille. Kyse on monesti asiakkaan mielikuvasta, että matka ei kuitenkaan onnistu.

Kehittämisesitys: Yleinen käsitys joukkoliikenteen tilasta tulee tiedotuksella ja markkinoinnilla muuttaa. Maaseudulla ei tarvitse yrittääkään väittää, että joukkoliikenne sopii kaikkiin tarpeisiin, vaan osoittaa, että täsmävuoroja tiettyihin tarpeisiin löytyy ja ne palvelevat hyvin.

Toteuttamistapa: LVM ja MMM yhteistyössä Linja-auto- ja Taksiliittojen kanssa käynnistävät maaseutujoukkoliikenteen imagokampanjan osana muuta maaseudun kehittämistyötä.

9.2 Aluetason kehittämisesityksiä

1. Kokonaisuuden parempi hallinta

Haaste: Vallitseva organisointimalli, jossa joukkoliikennejärjestelmän suunnittelussa ja rahoituksessa on mukana useita eri osapuolia, lisää osaltaan joukkoliikennekentän hajanaisuutta.

Kehittämisesitys: Seutukunnissa tai kaupunkiseuduilla yhteistyötä tulee edelleen tiivistää kuntien ja niiden eri hallintokuntien, liikenteenharjoittajien ja lääninhallituksen kesken. Yksi vaiheittaisen kehittämisen askel voi olla seudullisten, ammattitaitoisten joukkoliikennesuunnittelijoiden palkkaaminen tai kuntaryhmän kuljetusosaamisen keskittäminen vastuukunnalle. Seudullisen joukkoliikennesuunnittelijan rooli on koordinoiva ja eri tahojen yhteistyötä edistävä. Yksityiskohtainen suunnittelutyö säilyy edelleen kunnissa.

Toteuttamistapa: Seudullisten joukkoliikennetyöryhmien tulee pohtia sopivia yhteistyömahdollisuuksia. Valtio myöntää lääninhallitusten kautta kehittämisrahaa seudullisten joukkoliikennesuunnittelijoiden palkkaukseen toiminnan käynnistämisen ajaksi. Seutuliikennetyöryhmä tai muu seudullinen joukkoliikennetyöryhmä käynnistää toimenpiteet, joiden tavoitteena on kuntien yhteisen joukkoliikennesuunnittelijan tai seudullisen henkilöliikennelogistikon palkkaaminen.

2. Joukkoliikennejärjestelmän eri osien kokonaisvaltainen kehittäminen

Haaste: Yksittäiset toimenpiteet, kuten esimerkiksi linjaston kehittäminen, eivät ole riittävän tehokkaita matkustajamäärien lisäämiseen.

Kehittämisesitys: Maaseutuliikennettä tulee kehittää kokonaisuutena, joka käsittää vähintään liikennetarjonnan, lippujärjestelmien ja tiedottamisen kehittämisen sekä mahdollisuuksien mukaan infrastruktuuriin kohdistuvat kehittämistoimet. Tarvitaan vahva alueellinen kehittämistaho, joka vastaa seudullisesta kokonaisuudesta ja eri toimenpiteiden toteuttamisesta rinnakkain.

Toteuttamistapa: Kunnat, lääninhallitus ja liikenteenharjoittajat tehostavat joukkoliikenteen kaikki osapuolet kattavaa suunnittelua.

3. Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteissuunnittelu

Haaste: Maaseudulla asutus on hajallaan ja joukkoliikennepalvelujen ja lakisääteisten kuljetusten järjestäminen kallista. Maankäytön suunnittelulla tilannetta tuskin oleellisesti voidaan parantaa, mutta voidaan kuitenkin ennaltaehkäistä uusien, entistä kalliimmin hoidettavien palvelujen tarpeen syntymistä.

Kehittämisesitys: Maankäyttö pyritään ohjaamaan runkoliikenteen reittien varteen tai alueille, joissa jo on joukkoliikenteen peruspalveluja. Joukkoliikenne otetaan huomioon kaikilla kaavatasoilla ja annetaan alueittain liikennepalveluille vähimmäispalvelulupauksia.

Toteuttamistapa: YM ohjeistaa kuntia nykyistä tarkemmin siitä, miten joukkoliikenne on otettava kaavoituksessa huomioon. Alueita voitaisiin luokitella joukkoliikennepalvelujen näkökulmasta niin, että kerrotaan minkä tasoisia joukkoliikennepalveluja alueelle tullaan vähintään järjestämään ja esimerkiksi määritellä yhteysvälit, joilla toteutetaan joukkoliikenteen laatukäytävä. Ympäristökeskukset valvovat käytännön toteuttamista. Kunnissa yhteistyötä tiivistetään entisestään joukkoliikenteen suunnittelijoiden ja maankäytön suunnittelijoiden kesken sekä tiedotetaan aktiivisesti joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun vaikutuksista päättäjille.

4. Käyttäjälähtöisyyttä kylätoiminnan aktivoimisen kautta

Haaste: Julkisen liikenteen palvelut maaseudulla tulevat vähenemään kysynnän vähenemisen myötä. Palveluntarjonnan pääpaino siirtyy täsmäpalveluihin. Tarve käyttäjälähtöiseen joukkoliikenteen suunnitteluun kasvaa edelleen.

Kehittämisesitys: Kyläyhdistysten roolia joukkoliikennepalvelujen kohdentamisen suunnittelussa tulee kasvattaa. Samoin kyläyhdistykset tulee sitouttaa joukkoliikennepalvelujen tukemiseen jo suunnitteluvaiheessa sekä lopulta niiden käyttäjiksi. Periaatteena on, että palveluja pyritään kohdentamaan toivotulla tavalla, mutta yhteiskunta rahoittaa palveluja vain, jos niitä aktiivisesti käytetään. Jos heikoille alueille on tarve toteuttaa erityisen kalliita joukkoliikennepalveluita, tulee käyttäjien kanssa voida neuvotella myös mahdollisuudesta palvelujen korkeampaan asiakashinnoitteluun.

Toteuttamistapa: Kunnat vastaavat siitä, että kyläyhdistykset kytketään mukaan jo alueellisen palvelutason suunnitteluprosessiin. Tiedottamista lisätään.

5. Lippujärjestelmien kehittäminen

Haaste: Yksittäisistä kehittämistoimenpiteistä seutulipun hinnan alentaminen on osoittautunut kokemusten mukaan tehokkaimmaksi keinoksi lisätä joukkoliikenteen käyttöä. Joukkoliikenteen tarjontaa tulee kuitenkin olla riittävästi, jotta hinnanalennuksilla on vaikutusta. Maaseutuliikenteessä olisi tarvetta myös vähemmän säännölliseen matkustamiseen soveltuville lipputuotteille.

Kehittämisehdotus: Tulevaisuudessa erityisesti eläkeläisille soveltuvat lippujärjestelmät voisivat houkutella uusia matkustajia. Myös puolissäännöllisille käyttäjille tulisi tarjota omia, helppokäyttöisiä lipputuotteita, jotka mahdollistavat koko matkaketjun tekemisen samalla lipulla. Valtakunnan tasolla tulee pohtia myös heikomman tarjonnan alueille soveltuvia lippujärjestelmiä. Maaseudulla pyrkimyksenä tulee olla lippujärjestelmien yhteiskäyttöisyys. Erityisesti bussi-/taksikorttien ristikkäiskäytön tulee olla mahdollista.

Toteuttamistapa: Uudentyyppisten lippujärjestelmien käyttöönotto aloitetaan alueellisilla kokeiluilla. Päävastuu kehittämisessä on kunnilla. Yhteiskäyttöistä lippujärjestelmää esitetään valtakunnan tasolla.

6. Kehittämistoimien suuntaaminen alueellisten ominaispiirteiden mukaan

Kaupunkien läheisellä maaseudulla joukkoliikenteen kehittämisnäkymät ovat huomattavasti valoisammat kuin muulla maaseudulla. Runkoliikenteen toimintaedellytysten varmistaminen on keskeistä. Tavoitteena voi olla jopa matkustajamäärien lisääminen, ainakin kaupunkeihin suuntautuvassa liikenteessä. Kaupunkien läheisellä maaseudulla tärkeimmät kehittämistoimet ovat:

- Erilaisia työ- ja opiskelumatkoja palvelevan tarjonnan järjestäminen
- Matkojen yhdistely olemassa olevaan liikenteeseen
- Seutulippujen asiakashintojen pitäminen alhaisena
- Tiedottamisen kehittäminen
- Lippujärjestelmien kehittäminen
- Joukkoliikenteen työsuhdelippu
- Yhteyksien nopeuttaminen

Muu maaseutu on joukkoliikenteen kannalta haasteellisinta aluetta. Tavoitteena on peruspalvelujen saavutettavuuden turvaaminen. Keskeisimpiä kehittämistoimenpiteitä ovat

- Kannustus MPK:n nopeaan käynnistämiseen, heikoimmilla alueilla jopa valtion erityistuki voisi olla tarpeen
- Kuntien rahoituksen ohjaaminen kaikkia palvelevaan joukkoliikenteeseen, joka voi olla myös kutsuominaisuuksin varustettua palveluliikennettä
- Koulu- ja sosiaalitoimen henkilökuljetusten sekä joukkoliikenteen yhdistelyn edelleen tehostaminen

LÄHDELUETTELO

1. Laki luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä.
2. Liikenne- ja viestintäministeriön asetus joukkoliikenteen valtionavustuksista. 30.1.2002/64.
3. Yhteiskunnallisten kuljetuspalvelujen kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriö 2003.
4. Joukkoliikenne – houkutteleva valinta. LVM. Ohjelmia ja strategioita 2/2001.
5. Aluetyypit ja alueet. Tilastokeskus. www.stat.fi/tup/msind_aluetyypit.html (15.6.2005).
6. Maaseudun määritelmä. Wikipedia, vapaasanakirja www.wikipedia.fi (15.6.2005).
7. Elinvoimainen maaseutu- yhteinen vastuumme. Maaseutupoliittinen kokonaisohjelma 2005-2006. Maa- ja metsätalousministeriö. MMM:n julkaisuja 15/2004.
8. Ikääntyvä ja keskittyvä Suomi - kaupunkien, maaseudun ja vuorovaikutusalueiden väestökehitys 1975-2030. Satu Nivalainen, Mika Haapanen. Aluekeskus- ja kaupunkipolitiikan yhteistyöryhmän julkaisu 1/02. 2002.
9. Hyvinvointipalvelujen tulevaisuus maaseudulla. Hyvinvointipalvelujen teemaryhmän raportti. 1/2003 79 s., maaliskuu 2003.
10. Kesämökit 2003. Tilastokeskus. http://www.stat.fi/til/kmok/2003/kmok_2003_2004-06-29_tie_001.html, 15.6.2005.
11. Pekka Hunnako-Jarmo Palm: Suurten ikäluokkien eläkeläisten maallemuuttopotentiaali, Vaasan yliopisto, Levón instituutti.
12. Mökkibarometri 2003. Keskeisiä tuloksia postikyselyaineistosta. Markku Nieminen, Tilastokeskus 31.3.2004.
13. Mennäänkö mökille? Näkökulmia pääkaupunkiseutulaisten vapaa-ajan asumiseen Järvi-Suomessa Kati Pitkänen & Ruut Kokki, Savonlinnan koulutus- ja kehittämiskeskuksen julkaisuja n:o 11.
14. Maallemuuttajat – millaisia he ovat? Satu Nivalainen. 2002. Pellervon taloudellisen tutkimuslaitoksen työpapereita n:o 59.
15. Suomen Kuntaliitto 1997.
16. Tilastokeskus 2001d.
17. Henkilöliikennetutkimus 1998. LM 43/99.
18. Liikkumisen tunnusluvut aluetasolla. Kivari, Pastinen, Korhonen. LVM 13/2002.
19. Julkisen liikenteen peruspalvelutaso. LVM 7/2005.
20. Seutulipun hinnanalennuksen vaikutus. Esimerkkinä Paraisten kaupunki. Liidea Oy. Turun seutulipun markkinointityöryhmä. Joulukuu 2004.
21. Tilastotietoja Siilinjärven kunnasta. Siilinjärven kunnan Internet-sivut. www.siilinjarvi.fi. 13.5.2005.
22. Kuopion kaukoliikenteen matkustajakysely 19.10.2004. Yhteenveto vastauksista. 22.11.2004. Liidea Oy. Itä-Suomen lääninhallitus 2004.
23. Veijo Kokkarinen, Tiehallinto, Tulevaisuudennäkymiä, 1/2000.
24. Liikenneskenaariot 2025. Yksilön arvot, asenteet ja matkustuskäyttäytyminen tulevaisuudessa. Liikenneministeriö. LIIKE 49/1999.
25. Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025. LVM. Ohjelmia ja strategioita 1/2000.
26. Nuorten aikomus hankkia ajokortti. Helinä Häkkinen, Virpi Britschgi, Ari Sirkiä & Heikki Kanner. VTT tiedotteita. 01/2003.
27. Asumisen, työn ja liikkumisen tulevaisuus. Lainevuori Ari ja Siimes Heli. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV). Kehitystoimisto ja Liikenneosasto 2001.
28. Väestön kehityksen tilastotietoja, Tilastokeskus. www.tilastokeskus.fi (15.6.2005).

29. Ajoneuvokannan ja ajokorttien määrän kehityksen tilastotietoja. Ajoneuvohallintakeskus. www.ake.fi (15.6.2005).
30. Esteettömyys ja ikääntyneiden palveluntarve. Ruonakoski. Sosiaali- ja terveysministeriön selvityksiä 2005:11.
31. Ikääntyminen voimavarana, Tulevaisuusselonteon liiteraportti 5, Artikkelit: Marja Vaarama, Ikääntyneiden toimintakyky ja palvelut – Nykytila ja vuosi 2015.
32. Maaseudun taksipalvelutyöryhmän raportti. Maaseutupolitiikan yhteistyöryhmä 1/2004.
33. Untersuchung differenzierter Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr am Beispiel des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg. Handbuch zur Produktgestaltung, Der Bundesminister für Verkehr, Verkehrsverbund Rhein-Sieg.
34. Linja-autoliiton tilastot. Mikko Saavola, sähköposti
35. Linja-autoliitto, Mikko Saavola. Sähköposti. 31.5.2005.
36. Lääninhallitusten ostoliikennetilastot.
37. Lääninhallitusten keskeiset arviot peruspalvelujen tilasta 2003, lääninhallitukset.
38. Lääninhallitusten keräämät kuljetuskustannustilastot.
39. Lääninhallitusten seutulippu- ja työmatkalipputilastot.
40. Itä-Suomen lääninhallitus, Liisa Joenperä, sähköpostikysely 2/2005.
41. Nurmijärvi-lipun alennuskampanja kesäkuussa menestys (1.9.2005), juttu Nurmijärven Internet-sivuilla sekä tietoa Nurmijärvilipusta www.nurmijarvi.fi. 22.9.2005.
42. Lapin lääninhallitus, Raimo Rajamäki, sähköpostikysely 2/2005.
43. Itä-Suomen lääninhallitus. Toini Puustinen, sähköpostikysely 2/2005.
44. Joukkoliikennetavoitteiden saavuttaminen loppuhallituskauden aikana – työryhmän selvitys. LVM 50/2005.
45. Joukkoliikenne nousuun! – työryhmän mietintö, LVM 51/2004.

LIITE 1: SUOMALAISET ESIMERKKITAPAUKSET

Lippujärjestelmät

Paraisten seutulipun hinnanalennus

Paikkakunta:	Paraisten kaupunki, Turun seutulippualue
Toimenpiteen lyhyt kuvaus	Parainen laski seutulipun hintaa 65 €sta 45 €oon 09/2003
Toimenpiteen toteuttaja:	Paraisten kaupunki
Muutos aiempaan tilanteeseen/ tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Seutulippu ollut käytössä 1.7.2000 alkaen. Hinnanlaskun myötä säännöllinen 30 päivän linja-automatkestaminen halpeni 31 %. 44-matkan lipun hintaan (126,10 €) verrattuna seutulipun hinta oli 64 % halvempi.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Yleisin seutulipun käyttöönottovuosi Turun seutulippualueella on ollut 2000. Hintakehitys on ollut maltillista. Vuoden 2001 jälkeen lippujen myynnissä on muutamassa kunnassa, esimerkiksi Naantalissa ja Piikkiössä, tapahtunut myös negatiivista vuosivaihtelua. Huomattava poikkeus keskimääräiseen kehitykseen on Parainen, jossa myynnin positiivinen muutos 2002-2003 oli 20 %. Kasvu on myös tämän jälkeen jatkunut. Hinnanlaskun jälkeen Paraisten lipun hinta on etäisyys Turkuun (25 km) huomioon ottaen seudun edullisin.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Vuoden 2004 loppuun mennessä seutulipun käyttö kaksinkertaistunut. Yhteiskunnan subventio oli vuonna 2002 yhteensä (hinnanlaskua edeltävä myynnin taso) 70 000 €. Vuonna 2004 subventio oli 204 000 € (valtio ja kunta yhteensä). Hinnanlaskun myötä lipulla tehtävien matkojen määrä aleni. Jaksolla 9/2002-8/2003 lipulla tehtiin keskimäärin 40,4 matkaa ja jaksolla 9/2003-8/2004 keskimäärin 36,8 matkaa/lippu.
Onnistumisen mittari?	Seutulipun käyttäjämäärät ja matkustajamäärät kokonaisuutena lisääntyivät. Käytön lisäyksestä noin viidenneksen on kokonaan uusia joukkoliikenteen käyttäjiä, jotka eivät ole käyttäneet bussia juuri ollenkaan. Vakiomatkestajiksi on lisäksi saatu suurempi joukko satunnaisia bussimatkustajia, jotka ovat työ- tai opiskelumatkoillaan tukeutuneet jonkin verran bussin käyttöön. Työssäkävijöistä 30-40 % on siirtynyt seutulipun käyttöön henkilöauton kuljettamisesta ja 5-10 % henkilöauton matkustamisesta.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	<i>Selvitys hinnanalennuksen vaikutuksista kuntatalouteen ja muutoksista matkustustavoissa: "Seutulipun hinnanalennuksen vaikutus. Esimerkkinä Paraisten kaupunki. " 12/2004</i> Liikennöitsijä on havainnut kertalipun käytön vähentyneen. Kokonaisvaikutus lisääntyneen matkustajamäärän myötä positiivinen. Paraisten kaupungin kannalta alennus ja sen vaikutukset ovat kaupungin tavoitteiden mukaiset. Kasvun suuruus hienoinen yllätys, budjetissa ei oltu varauduttu. Jatkossa hintataso halutaan pitää alhaisena, vain kustannustason nousun mukaisia korotuksia. Hinnanalenuksen myötä kasvanut lipun käyttö on lisännyt kasvun suhteessa myös kunnan ja valtion (läänihallituksen) rahoitusta. Hinnanlasku on myös siirtänyt toisen asteen opiskelijoiden Kelan subventioimat seutuliput kunnan subventioimiksi. Näiden vaikutuksen arvioidaan olevan 50–75 % seutulipun tilastoinnissa näkyvästä myynnin kehityksestä syys 2003 - syys 2004. Erään matkustajan vastaus käytön syyksi: <i>"Paljon halvempaa kuin että reissaisin omalla autolla. Ei tarvitse etsiä parkkipaikkaa eikä talvisin jännätä keliä. Voi rauhassa ottaa torkut meno- ja tulomatalla tai muuten vain ajatella aivan muuta kuin liikennettä. Rentouttavaa!"</i>
Tiedottaminen	Seutulipun markkinointimateriaaleissa. "Bussi on OK!" -lehdessä. Hinnanlasku saanut julkisuutta myös lehdistössä.

Matkojenyhdistely

Pietarsaaren kaupungin kutsuohjattu joukkoliikenne

Paikkakunta:	Pietarsaaren kutsuohjattu paikallisliikenne
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	VIPPARI kutsuohjautuvaa palveluliikennettä Pietarsaaren kaupungin alueella.
Toimenpiteen toteuttaja:	Pietarsaaren kaupunki, LSLH
Muutos aiempaan tilanteeseen/ tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Käytännössä kaupunkialueella ei ollut paikallista liikennettä lainkaan. Muutamia vuoroja oli kokeiltu mutta niillä ei ollut kysyntää.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	<p>Pietarsaaren palveluliikenne (VIPARI) on toiminut vuodesta 1998 lähtien ja se kattaa koko kaupunki-alueen. Palveluliikenne toimii paikallisliikenteenä. Palveluliikennettä ajetaan neljällä pikkubussilla (2003). Kunta ostaa liikennöintitunteja tällä hetkellä (2005) 130 tuntia viikossa. Vippari liikennöi arkin klo 07–17.00 sen liikennöintialueella. Liikenteellä ei ole kiinteitä reittejä tai aikatauluja, vaan se liikennöi asiakkaiden tilausten mukaan ilman kiinteitä pysäkkejä tai määräaikoja. Käytössä on kuitenkin (28.2.2005) lähtien yhdeksän kiinteää pysäkkiä, jolta voi tiettyihin kellonaikoihin nousta kyytiin tilaamatta etukäteen. Kyydin tilaaminen tehdään vähintään tuntia ennen, mieluiten edellisenä päivänä. Liikenteen hoito on kilpailutettu ja sitä ajaa Ekmans Bussar avoin yhtiö.</p> <p>Vuonna 2003 ajokilometrejä kertyi noin 120 000 ja matkustajia oli yhteensä 31 000. Palveluliikenteen asiakkaita ovat vammaispalvelulain- ja sosiaalihuoltolain mukaisiin matkoihin oikeutetut kuntalaiset. Heillä matkan tilaaminen MYK:stä on pakollista. Tämän lisäksi palveluliikenne kuljettaa vanhuksia ja koululaisia.</p> <p>VIPARI-liikenteen matkat yhdistellään ajoneuvoihin sen perusteella, mikä on VIPARI-autojen sijainti toivotulla lähtöhetkellä. Lisäksi ohjelmisto tarkistaa, että ajoneuvon varustus sopii matkustajan tarpeisiin. Sijainnin määrittäminen ei perustu reaaliaikaiseen paikannukseen, vaan paikannus tapahtuu aiempien tilausten perusteella lasketun reitin ja kuljettajien kuittaamien väliaikapisteen perusteella.</p> <p>Pietarsaaren seudulla on toiminut matkojenyhdistelykeskus vuodesta 1998 saakka. Matkojenyhdistelyssä on mukana Pietarsaaren palveluliikenne sekä Pietarsaaren, Pedersören, Luodon ja Uudenkaarllepyn Kelan korvaamat SVL-matkat.</p>
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	<p>Liikennettä tarjotaan 130 tuntia viikossa. Vuoden 2002 luvuista tehdyn MYK-evaluoinnin mukaan Keskimääräinen suoran matkan pituus on 2,8 km eli VIPARIssa tehdään aika lyhyitä matkoja. Säästöt kuntien maksamissa matkoissa ovat 16 %; keskimäärin 1,3 euroa/matka.</p> <p>Palveluliikenteen kokonaiskustannukset olivat noin 170 000 euroa vuonna 2003, joka jakaantui lähes tasan asiakastulojen, kunnan rahoituksen ja valtion subvention kesken. Matka maksaa asiakkaalle 2,30 € (2005). Pietarsaaren palveluliikenne saa valtionavustusta, koska palveluliikenne toimii paikallisliikenteenä.</p>
Onnistumisen mittari?	<p>Liikenteen myötä alueelle on saatu järjestettyä kaikille avoimia joukkoliikennepalveluja erittäin korkealla palvelutasolla.</p> <p>Vippari on lisännyt itsemaksavien asiakkaiden liikkumismahdollisuuksia ja sosiaalisia kontakteja ja mahdollistanut monenlaiset aktiviteetit, jotka aiemmin olivat saavuttamattomissa. Iäkkäiden ihmisten kannalta VIPARI:n merkitys on keskeinen. Sen avulla vanhukset voivat hoitaa asiointiaan omatoimisesti pidempään., jolloin myös yhteiskunta säästää erityispalvelujen tuottamisen kustannuksissa.</p>
Kokemukset: matkustajat (onko selvitetty) liikennöitsijä kunta/rahoittaja	<p>Alkuvaiheessa on tehty matkustajakysely. Asiakkaat ovat tyytyväisiä, mutta toivovat myös iltaja viikonloppuliikennettä. Liikenteen joustavuus ja aikatauluttomuus vastannee yksilöllisiin tarpeisiin tavanomaista liikennettä paremmin.</p> <p>Kunta pitää liikennettä tärkeänä ja hyvänä kokemuksena. Käynnistäminen sujui helposti EU-projektissa kokeiluna. Rahallisia hyötyjä ei pysty mittaamaan, mutta tiedetään, että liikenne edesauttaa vanhusten asumista pidempään kotona ja osaltaan vähentää myös laitospaikkojen tarvetta. Joukkoliikenne vaikuttaa myös kaupungin houkuttelevuuteen asuinpaikkana.</p>
Tiedottaminen:	<p>Käynnistysvaiheessa ollut laaja tiedotuskampanja, jossa käytiin mm. puhumassa eri yhdistyksille. Liikenteen nimi on saatu nimikilpailun kautta. Nimitys on ihmisten puheissa laajentunut tarkoittamaan myös muuta linja-autoliikennettä kuten liityntäliikennettä Pännäisten rautatieasemalle ja Kruunupyynt lentokentälle. Liikenteen aikatauluista, hinnoista, ja niiden muutoksista tiedotetaan säännöllisesti lehdissä. Liikenteestä on tehty myös lehtiartikkeleita. Tiedottamista tehdään aika varovaisesti, sillä tarjontaa ei nykyresursseilla ole varaa voimakkaasti lisätä.</p>

Lapin keskussairaalan matkojenyhdistely

Paikkakunta:	Lapin sairaanhoitopiirin alue
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Matkaketjujen rakentaminen Kela asiakkaille Lapin keskussairaalaan (Kelan Jatke-projekti)
Toimenpiteen toteuttaja:	Kela. Syksystä 2004 alkaen toiminta jatkuu Rovaseudun liikennekokeiluna, jossa mukana myös Rovaniemen kaupunki, Rovaniemen maalaiskunta, Lapin lääninhallitus, Lapin keskussairaala, Rovaniemen vammais- ja kansanterveysjärjestöt sekä palvelujen tuottajat.
Muutos aiempaan tilanteeseen/ tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Asiakkaille kootaan valmiiksi tieto matkalla käytettävistä kulkutavoista ja aikataulusta. Asiakas saa koko matkaketjun maksamista varten matkakortin, joten korvaushakemusta ei tarvitse tehdä.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Lapin keskussairaalan asiakkaille rakennetaan sairaalamatkalle matkaketju runkoliikenneyhteyden ympärille ja maksuvälineenä käytetään koko matkaketjulla Matkahuollon älykorttia. Matkaketjun käyttö on asiakkaalle vapaaehtoista, houkuttimena on kokeilun alussa käytetty alennettua omavastuuta.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Yhteiskuntataloudelliset säästöt noin 75 000 €/v. Nykyisin matkaketjuja rakennetaan noin 500 kpl kuu-kaudessa.
Onnistumisen mittari?	Liikenteen kustannustehokkuus on parantunut, ostoliikenteen tarve vähentynyt ja päällekkäisten kuljetusten määrä on vähentynyt.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Käyttäjät ovat olleet tyytyväisiä järjestelmän tekniseen toimivuuteen ja matkakortin käytön helppouteen. Kokeilulla on saavutettu merkittäviä yhteiskuntataloudellisia säästöjä ja runkoliikenteen toimintaedellytykset ovat parantuneet. Jatke-kokeilu on päättynyt ja toimintaa jatketaan 3-vuotisena Rovaseudun liikennekokeiluna, jossa mukana ovat alkuvaiheessa Kelan korvaamat matkat sekä Rovaniemen SHL- ja VPL-matkat. Kokeilu on tarkoitus laajentaa koskemaan kaikille avointa liikennettä ja sairaalan kiireettömiä potilassiirtoja.
Tiedottaminen:	Tiedotetaan suoraan palvelun käyttäjille (Lapin keskussairaalan potilaat) sairaalakutsun yhteydessä. Kaikki Kelan korvaamat matkat tilataan yhdistelykeskuksesta ja arkisin keskus välittää kaikki matkat. Muina aikoina kiireellisten kuljetusten tilaukset ohjautuvat suoraan takseille.

Kela-kyytien yhdistelyä Lieksa-Joensuu runkoliikenteeseen

Paikkakunta:	Lieksa
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Kela-kyytien yhdistelyä runkoliikenteeseen Lieksasta.
Toimenpiteen toteuttaja:	Kaupunki, Kela, lääninhallitus, PKKS
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Matkat keskussairaalaan Lieksasta entistä enemmän linjaliikenteellä. Lähes kaikki Lieksan ja Joensuun keskussairaalan väliset matkustajat ohjattiin yhdistettyihin kuljetuksiin. Lisättiin kaikille avoin ja esteetön kutsujoukkoliikenteen vuoropari Lieksan ja Joensuun välille. Suljetut sairaalakyydit aikataulutettiin ja parannettiin syöttöyhteyksiä.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Kokeilukokonaisuus käsitti linjaliikennevuorot sairaalalle ja sairaalalta, aikataulutetun ostoliikennevuoroparin, joka toimi avoimena kutsuliikenteenä sekä suljetut aikataulutetut liikenteet sairaalalle. Kela-kyytien yhdistely käynnistettiin samaan aikaan Lieksan palveluliikennehankkeen kanssa nimellä "Kelan Kimppakyydit". Auton vaihto tapahtuu niin, että kuljettaja saattaa matkustajan jatkokyytiin. Kalustona oli sekä pienoislinja-autoja, invatakseja että vammaisvarustettuja takseja.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Kaikille avoimessa Lieksa - Joensuu -vuorossa 5,1 matkustajaa/menokyyti, yhdeksältä Lieksaan palaa- vassa vuorossa keskimäärin 1,6. Siirtoajossa Joensuuhun 0,7 matkustajaa ja Joensuu-Lieksa paluu- kydyissä 6,7. Kela-kyytien matkustajamäärävaihtelu 0-13/vuoro, keskimäärin 3,14 matkustajaa Lieksasta Joensuuhun ja Joensuusta Lieksaan 5,4 matkustajaa/päivä.
Onnistumisen mittari?	Keskussairaalaperäisten linjaliikennematkojen määrä lisääntyi. Matkustajamäärä Lieksan ja keskussai- raalan välisessä linjaliikenteessä lisääntyi. Oman auton käyttö väheni.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Asiakkaat ovat olleet tyytyväisiä jo vuonna 1999 alkaneeseen Pohjois-Karjalan kimppakyytikokeiluun. Kimppakyyti sai tämän vuoden kyselyssä asiakkailta kiitettävän arvosanan 9,4, samoin niin sanottu syöttökyyti, 9,0. Liikenteenharjoittajien arvosana kimppakyydille oli 7,5. Sairaalan hoitohenkilökunta arvioi kimppakyydin 9:n arvoiseksi. (www.verkkouutiset.fi), uutinen 10.12.2002)
Tiedottaminen:	Terveystieteiden tutkimuskeskuksen kautta, kotisairaanhoidon henkilöstön kautta jne.

Lieksan palveluliikenne

Paikkakunta:	Lieksa
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Lieksan "Kimppakyyti" niminen Lieksan keskustassa ja haja-asutusalueelta keskustaani liikennöivä palveluliikenne
Toimenpiteen toteuttaja:	Lieksan kaupunki
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Kokonaan uutta joukkoliikenteen tarjontaa. Lieksan keskustassa on lähes paikallisliikennetasoinen joukkoliikennetarjonta palveluliikenteellä kerran tunnissa arkipäivinä ja maaseudulla ovelta ovelle kuljetus vähintään kahdesti viikossa.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Lieksan keskustassa liikennöi kaksi säännöllistä palveluliikenneautoa tarjoten tuloyhteyden tasatunneiksi ja paluuyhteyden tasatunneilta taajama-alueilla ja lähiympäristössä. Haja-asutusalueilla palveluliikenteet toimivat kyläsuunnittain pohjoisella, itäisellä ja eteläisellä reitillä. Liikennettä hoitaa useita autoilijoita. Kyytivahti –järjestelmä yhdistää puhelut automaattisesti liikennettä kulloinkin hoitavalle yrittäjälle. Asiakkaat ovat pääasiassa vanhuksia sekä sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain mukaisia matkoja tekeviä.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Palveluliikenteessä on matkustajia noin 32 000 (2002) vuodessa ja alijäämä samaa suuruusluokkaa kuin kaupungin kuljetuskustannukset kokeilun alussa. Asiakkaista 18 % itsemaksavia, 15 % koulukuljettavia, 55 % SHL- tai VPL-asiakkaita ja 12 % eri vanhus- ja terveyspalvelujen kyytejä. Linjakilometrit 285 000 vuodessa, josta keskusta-alueella ajetaan noin 35 %. Keskustassa asiakkaita 0,17–0,24 matkustajaa/linja-km, haja-asutusalueen reiteillä 0,03–0,09 matkustajaa/km (9-12/2003).
Onnistumisen mittari?	Samalla rahalla (kuljetuskustannukset ennen liikennettä verrattuna palveluliikenteen alijäämään) kuljetaan kolminkertainen matkustajamäärä VPL- ja SHL –asiakkaat mukaan lukien.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Viranomaiset ovat olleet rohkeita ja ennakkoluulottomia sekä hankkeeseen sitoutuneita. Kunnassa katsotaan, että liikenne on parasta sosiaalityötä, mitä on tehty.
Tiedottaminen:	Järjestöjen tilaisuuksissa, mainoksia, kotipalvelujen henkilöstön kautta, ikäihmisiä opastettiin matkan tilaamiseen ja liikenteen käyttöön henkilökohtaisesti, lehti-ilmoitukset, ilmoitustaulut yms.

Leppävirran palveluliikenne

Paikkakunta:	Leppävirran palveluliikenne
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Kutsuhjautuvaa palveluliikennettä Leppävirralla. Matkat tilataan matkojenyhdistelykeskuksesta.
Toimenpiteen toteuttaja:	Leppävirran kunta (kokeiluvaiheessa rahoitusta myös lääninhallitukselta ja ARTS-projektista)
Muutos aiempaan tilaan/tarjontaan/tuotevalikoimaan:	Liikennöintialueista seitsemällä tarjonta oli kokonaan uutta joukkoliikenteen lisätarjontaa ja kolmella oli aiemmin ollut vastaavatyypistä asiointiliikennettä.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	<p>Leppävirran kunnassa käynnistettiin kesäkuussa 2002 palveluliikennettä. Palveluliikenne tarjoaa asiointiyhteyksiä sekä hoitaa koululaiskuljetuksia ja muutamia muita säännöllisiä henkilökuljetuksia Leppävirran kunnan alueella. Matkat tilataan matkojenyhdistelykeskuksesta.</p> <p>Kunta jaettiin kymmeneen alueeseen, joista viittä palveltiin pikkubussilla ja viittä aluetta taksikalustolla. Liikenne on kutsuhjautuvaa. Reitti kullakin alueella määräytyy ennakkotilausten perusteella matkojenyhdistelykeskuksen reitittämänä. Palveluliikenneautossa on 14 matkustajapaikkaa ja takseissa 8. Pikkubussin ohjelmaan sisältyy koulukuljetuksia, päiväkeskuskuljetuksia ja asiointiliikennettä. Kunnan itäosan takseilla hoidettu liikenne palvelee asiointia kuntakeskuksessa. Liikenne on ovelta ovelle liikennettä. Liikenteellä on kuntakeskuksessa kiinteä pysäkki kirkon kohdalla. Myös Sorsakoskella on kiinteä pysäkki.</p> <p>Kunnan itäosien kutsuliikennettä ajetaan pääasiassa kesäaikaan, yhdellä myös koulupäivinä (1-2 kertaa viikossa ainoastaan, jos on tilauksia). Liikennepalvelut mahdollistavat noin kahden tunnin asiointin kuntakeskuksessa. Konnukselta, josta on koulukuljetuksia, on mahdollista tulla aamulla kuntakeskukseen ja palata noin kuuden tunnin jälkeen.</p>
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	<p>Kunnan länsiosassa operoivalla palveluliikenneautolla:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 48 858 km/kokeiluvuosi - 250 liikennöintipäivää - 9 161 matkustajaa - Lähtöjä 2063 - Matkustajia 4,4 /vuoro <p>Kunnan itäosan kutsutaksiliikenteen takseissa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 13 256 km - 1246 matkustajaa - 4,0 matkustajaa/vuoro <p>Ostettu liikenne on (kilometreinä) mitattuna 7 % koko vuosittaisesta kunnan alueen avoimen joukkoliikenteen tarjonnasta.</p> <p>Kokeiluajana 1.6.2002–31.5.2003 yhden palveluliikenteessä tehdyn matkan hinnaksi tuli 5,11 €/matka (netto) sisältäen liikennöinnin, matkojenyhdistelyn ja muut kustannukset kuten markkinoinnin, kopiointikulut, käynnistämiskuluja, projektisihteeri</p>
Onnistumisen mittari?	Lisäsi asiointiyhteyksiä keskustaan. Uudet palvelut paransivat joukkoliikenteen saavutettavuutta. Liikennöitsijöille kannattavaa. Kunnan osaaminen kasvoi.

Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	<p>Liikenteen osto oli merkittävä panos Leppävirran kunnalta verrattuna aikaisempiin joukkoliikenneostoihin. Ensimmäisenä kokeiluvuonna osto oli yhteensä 75 967 € sis. alv 22 %). Nettokustannus lipputulosten ja sisäisten kompensatioiden jälkeen oli 60 896 €. Lisäksi kunta sai kokeiluavustusta ja tukea tutkimusprojektista, johon se liikennekokeilulla osallistui. Kunta piti kokeilua menestyksekkäänä. Joillakin alueilla kysyntä oli heikkoa johtuen esim. siitä, että matkat suuntautuivat pääasiassa naapurikaupunkiin Varkauteen. Liikenteen kehittäminen on jatkuva prosessi. Tarjontaa muokattiin kysyntää vastaavaksi jo kokeilun aikana. Käynnistämisen aikana ja markkinointia varten palkattiin osa-aikainen projektityöntekijä (05–09/2002).</p> <p>Tietämys henkilökuljetusten suunnittelusta ja sisäinen kuljetusten koordinoiti lisääntyi kokeilun aikana, mutta ei aivan siinä laajuudessa kuin toivottiin. Sisäinen markkinointi olisi pitänyt aloittaa paljon aikaisemmin, jotta kuljetuksia olisi alusta lähtien pystytty ohjaamaan paremmin palveluliikenteeseen. Liikenteen toimintaperiaatteiden ymmärtäminen ja käsitys liikenteen hyödyntämisestä kunnan kuljetuksissa vie aikaa.</p> <p>Palveluliikenneyrittäjän kannalta kokopäivätoiminen, yhden kuljettajan työllistävä toimeksianto on hyvä. Kunnan itäosin kutsuliikennealueita hoitavat yrittäjät saavat toimeentulonsa pääasiassa koulukuljetuksista. Kutsuliikenteen hoitaminen oli kuitenkin hyvä lisä heidän tuloihinsa erityisesti kesällä. Lisäksi ajot olivat päiväsaikaan sekä asiakkaat mukavia ja puheliaita, mistä kuljettajat pitivät. Kaikki yrittäjät olivat kiinnostuneita tarjoamaan palveluja tulevaisuudessakin. Pikkubussiyrittäjälle olisi tärkeää, että ajoa olisi koko päiväksi.</p> <p>Ennen palveluliikennettä kunta maksoi ostamistaan joukkoliikennepalveluista vuonna 2002 4,03 €/matka ja vuonna 2001 5,2 €/matka. Kokeiluliikenne maksoi ensimmäisenä vuonna 5,11 €/matka (netto).</p> <p>Matkustajakysely 05/2003.</p> <p><i>"Erittäin tärkeä ihmisille, joilla ei ole autoa ja ajokorttia"</i></p> <p><i>"Se on erittäin hyvä, pääsen kotiovelta keskustasta kotimökille maalle tällä palvelulla"</i></p> <p><i>"Jari on erittäin hyvä kuljettaja ja todella avulias"</i></p> <p><i>"PALI on ollut positiivinen yllätys koululaisille, koska taksit olivat usein liian täynnä ja aikataulut vaihtelivat (odotusaika jopa 30 minuuttia!). Toivomme palveluliikenteen jatkavan Rouvastenlahdelle"</i></p> <p><i>"Tämä on erittäin hyvä. Meillä ei ole kauppaa lähellä ja ilman tätä kyytiä elämä olisi erittäin vaikeaa joillekin ihmisille. Tämä on hyvä ja toivottavasti jatkuu."</i></p> <p><i>"Tämä on erittäin hyvä. Saatoin käyttää sitä työmatkoilla talvella päivinä, jolloin en voinut pyöräillä. Sään ollessa huono, voi hypätä kyytiin. Paljon kiitoksia!"</i></p>
Tiedottaminen	<p>Esimerkkejä kokeiluvaiheen tiedottamisesta. Näiden lisäksi kunnan hallintokuntien sisäisiä kokoontumisia ja tiedonvaihtoa.</p> <p>Lehdissä:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 23.5.2002 Soisalon Seutu paikallislehdessä kahden sivun värillinen juttu ohjeiden ja aikataulujen kera - 6.8.2002 puolensivun juttu Soisalon Seudussa, koulupäivien liikenteen aikataulut <p>Aikataulujakelu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 23.5.2002 alkaen aikataulujen jakelua: kunnanvirastossa, linja-autoasemalla, vammaispalvelulain mukaisesti matkoihin oikeutetuille, kyläyhdistyksille, vanhus- ja vammaisryhmille ja -yhdistyksille, koululaisille jne. - kesäkuusta 2002 kohdennettua mainontaa vähäisempien käyttäjämäärien perusteella alueiden Niinimäki ja Kotalahti postilaatikoihin. Kirjeitse Timolan alueen yli 60-vuotiaille. - 6.8.2002 uusien aikataulujen jakelu - 27.5.2003 uusien aikataulujen jakelu <p>Tapahtumissa yms.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 20.5.2002 Sorsakosken eläkeläisille Leppäengas yhdistyksen tapahtumassa - 22.5.2002 Pali –pysäkkien pystytys - 28.5.2002 tietoa vanhuksille Särkijärven koululla järjestetyssä Leppäengas –yhdistyksen tapahtumassa - 3.6.2002 lehdistötilaisuus ja lehdistön kiertoajelu - 4.6.2002 juttuja/uutisia Savon Sanomissa, Warkauden lehdessä ja Soisalon seudussa - 4.6.2002 tietoa Sarkamäen vanhusväestölle Leppäengas –yhdistyksen tilaisuudessa - 6.6.2002 tietoa ja käyttöohjeita Leivolän päiväkeskuksen asiakkaille - 10.10.2002 tietoa vanhusneuvoston kokouksessa - 17.10.2002 puolensivun juttu Soisalon Seudussa - 29.10.2002 tietoa Leppävirran vanhusneuvostolle - 6.11.2002 tietoa ja ohjeita eläkeläisyhdistyksen kokouksen osallistujille <p>jne.</p>

Liikennetarjonnan muutokset

Kristiinankaupunki-Vaasa linjaliikennevuoro

Paikkakunta:	Kristiinankaupunki-Vaasa
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Linjaliikennevuoroparin lisääminen Lapväärtti-Kristiinankaupunki-Närpiö-Vaasa -yhteysväliille seutulipun myötä lisääntyneen kysynnän ansiosta
Toimenpiteen toteuttaja:	Westerlines Ab Oy
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Kristiinankaupungista oli ennen seutulipun käyttöönottoa kaksi menovuoroa ja kaksi paluuvuoroa arkiisin. Vuodesta 1997 seutulipun käyttöönoton myötä lisättiin tarjontaa 50 % eli 1 vuoropari.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	<p>Uuden vuoroparin aikataulut ja reitit suunniteltiin yhteistyössä seutulippua rahoittavien kuntien kanssa. Uusi linjaliikennevuoro toi Vaasaan kello 7.30 ja paluuvuoro lähti Vaasasta 16.30. Aikataulut ovat edelleen samat. Vaasan päässä sisääntuloreittiä on muutettu kulkemaan suurimpien työpaikkojen ja oppilaitosten kautta, eikä suorinta reittiä, mikä on parantanut palvelutasoa.</p> <p>Liikennettä ei ajeta heinäkuussa. Kesäkuussa ja elokuun ensimmäisellä viikolla vuoropari on läänin ostamaa liikennettä.</p>
Suoritedataa (linjalometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	<p>Linjapituus 113 km/suuntaansa.</p> <p>Matkustajia ensimmäisenä vuona keskimäärin 10 suuntaansa, seutulipun tunnettuuden kasvamisen myötä matkustajamäärä on vakiintunut tasolle 30 matkustajaa/vuoro. Maanantaiaamun vuorossa ja perjantai-iltaapäivän paluut ovat kysytyimpiä, kuormitus on luokkaa 45 matkustajaa.</p>
Onnistumisen mittari?	Liikennettä on pystytty lisäämään ja matkustajamäärät vakiintuneet erittäin hyvälle tasolle.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	<p>Seutulipun ansiosta matkustaminen linja-autolla on edullista ja linjaliikennetarjontaa on pystytty lisäämään.</p> <p>Käyttäjistä arviolta 2/3 on opiskelijoita ja 1/3 työssäkäyviä. Matkustajat ovat liikenteeseen ja lipun hintaan erittäin tyytyväisiä. Liikennettä toivotaan lisää, erityisesti iltaisin. Linjan vakituiset kuljettajat saavat myös välitöntä palautetta liikenteestä. Matkustajaprofiilista ja heidän toiveistaan tehtiin vuosia sitten kysely.</p> <p>Liikennöitsijälle kyseisen yhteysvälin vuorot ovat parasta linjaliikennettä. Linjaliikenteen kysyntä on viimeiset vuodet ollut vakiintunutta. Koululaiskuljetuksissa oppilasmäärät vähenevät. Kolmannen vuoroparin käyttöönotto on parantanut auto- ja kuljettajakiertoa.</p>
Tiedottaminen:	<p>Seutulipun lanseeraamisen aikaan oli voimakasta lehdissä tiedottamista useamman talven ajan. Liikennöitsijä tiedottaa syksyisin koulujen alkamisaikaan koulu-, opiskelu- ja työmatkaliikenteeseen sopivista vuoroista.</p> <p>Liikennöitsijä tiedottaa sivuillaan hyvistä työmatkaliikenteen vuoroista ja edullisesta seutulipusta. Viestintää on kohdennettu työssäkäyville mm. näin ”<i>Työskenteletkö tai opiskeletkö Vaasassa? Tarvitsetko nopean, mukavan ja edullisen kuljetuksen kotisi ja Vaasan välille? Meillä on paras ratkaisu: kulje bussilla!</i>”</p> <p>Samassa yhteydessä tiedotetaan seutulipusta: ”<i>Helpoin ja edullisin maksutapa on seutulippu, jolla voit matkustaa rajoituksetta kaikissa alueen bussivuoroissa sekä Vaasan kaupunkiliikenteessä. Lippu on voimassa 30 päivää ja maksaa: Kristiinankaupungista: 100 euroa Kaskisista: 110 euroa, Närpiöstä: 85 euroa, Maalahdesta: 55 euroa</i>”</p>

Linjaliikennevuoro Raahessa

Paikkakunta:	Oulu, Siikajoki,
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Uusi Oulu-Raahes –vakiovuoro, Oulusta noin kello 7.00, perillä Raahessa noin kello 8.50
Toimenpiteen toteuttaja:	Käkelän Liikenne/Oulaisten Liikenne
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Muutoksen seurauksena Oulusta klo 9.30 lähtevä Lumijoen ja Siikajoen kautta Raahen tuleva vuoro supistetaan pois vähäisten matkustajamäärien vuoksi. Uudelle vuorolle saadaan enemmän kysyntää Karinkannan koululaiskuljetuksista. Vuoroa voidaan käyttää myös Pattijoen koululaiskuljetuksissa.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	<p>Siikajoella Karinkannan joukkoliikennedyhteyksien puute aamuisin kuntakeskukseen päin on aiheuttanut koululaisten osata erilliskuljetuksia, koska sopivaa joukkoliikennedytystä ei ole käytössä.</p> <p>Raahen seutukunnan joukkoliikennesuunnitelmassa suunniteltiin yhteistyössä liikennöitsijän kanssa uusi vakiovuoro Oulusta – Raahen linjaliikenteenä, siten että vuoro lähtee Oulusta noin klo 7.00–7.15 ja jatkaisi Lumijoen ja Siikajoen kautta Raahen. Vuoro palvelisi Karinkannan suunnasta tulevia oppilaskuljetuksia ja mahdollistaisi Siikajoen asukkaille asiointiyhteyden myös Raahen suuntaan klo 9:ksi.</p> <p>Vuoron avulla olisi mahdollista korvata myös Raahen kaupungin ostama koululaivuoro Pattijoen alueella, jolloin säästetään Raahen kaupungin kuljetuskustannuksia.</p> <p>Muutoksen seurauksena Oulusta klo 9.30 Lumijoen ja Siikajoen kautta Raahen tuleva vuoro supistettiin pois vähäisten matkustajamäärien vuoksi.</p>
Suoritedataa (linjalometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Reitin pituus n. 90 km
Onnistumisen mittari?	<p>Käynnistyy linjaliikenteenä. Uuteen vuoroon saadaan Siikajoella Karinkannan koululaiskuljetuksia ja tarjoaa Siikajoen asukkaille asiointiyhteyden Raahen suuntaan kello yhdeksäksi. Toimenpide vähentää erilliskuljetusten tarvetta.</p> <p>Suunnitelmallisuus ja eri osapuolten välinen yhteistyö.</p>
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	<p>Liikenne käynnistyy syksyllä 2005.</p> <p>Koulukuljetettavia arviolta 15 Karinkannassa.</p>
Tiedottaminen:	

Kiuruvesi – Iisalmi välin ostoliikenteen sopeuttaminen

Paikkakunta:	Kiuruvesi - Iisalmi
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Iisalmi-Kiuruvesi -välin vuorotarjonnan tasaaminen
Toimenpiteen toteuttaja:	Lääninhallitus, liikennöitsijät
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Vuorotarjonta ajoitettiin työmatkaliikenteen tarpeisiin
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Kannattamatonta ostoliikennettä karsittiin ja jäljelle jäävien vuorojen aikatauluja muutettiin paremmin työmatkaliikenteeseen sopiviksi.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Matkustajamäärät ovat laskussa. Vuodesta 2002 vuoteen 2004 keskeisissä työmatkavuoroissa matkustajamäärä on vähentynyt kesäliikenteessä 12,5 %. Myös seutulipun käyttö on vähentynyt. Iltavuoroja on jouduttu karsimaan.
Onnistumisen mittari?	Vuorotarjonnan parantuminen ei yksinään ole riittänyt matkustajien houkuttelemiseen. Tueksi olisi tarvittu mm. parempaa tiedotusta ja lippujärjestelmien kehittämistä.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Selvitys joukkoliikenteeseen liittyvistä mielikuvista työmatkalaisten ja yritysten näkökulmasta Ylä-Savossa: Haastattelujen perusteella työmatkaliikenteeseen soveltuvia vuoroja ei juuri ole. Olemassa olevat vuorot kiertävät liian pitkää reittiä. Iltavuorojen supistaminen on heikentänyt vuorotyössä olevien mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä. Kiuruvetisten yrittäjien mukaan alueella olisi tarjolla töitä potentiaalisille joukkoliikenteen käyttäjille, mutta koska sopivia yhteyksiä ei ole, autottomat eivät voi ottaa paikkoja vastaan.
Tiedottaminen:	Bussiyritysten aikataulujulkaisut

Pielaveden ja Sonkajärven työmatkaliikenteen tarjonnan lisääminen

Paikkakunta:	Pielavesi – Iisalmi, Sonkajärvi - Iisalmi
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Työmatkayhteyksien ja iltaliikenteen lisääminen
Toimenpiteen toteuttaja:	Lääninhallitus, liikennöitsijät
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Tärkeimpiin työmatka-aikoihin lisättiin uusia vuoroja. Myös iltaliikennettä lisättiin.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Vuorotarjontaa täydennettiin lisäämällä ostoliikennettä tärkeimpiin työssäkäyntiaikoihin. Myös iltaliikennettä lisättiin.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Tarjonnan parantumisesta huolimatta vuoroissa on vähän matkustajia. Esim. kesäaikana klo 8:ksi Pielavedeltä Iisalmeen tulevassa vuorossa on ollut keskimäärin kaksi matkustajaa.
Onnistumisen mittari?	Vuorotarjonnan parantuminen ei yksinään ole riittänyt matkustajien houkuttelemiseen. Tueksi olisi tarvittu mm. parempaa tiedotusta ja lippujärjestelmien kehittämistä. Lääninhallitus on joutunut karsimaan osan lisätyistä vuoroista ja linjaliikennettä on myös haettu lakkautettavaksi.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Selvitys joukkoliikenteeseen liittyvistä mielikuvista työmatkalaisten ja yritysten näkökulmasta Ylä-Savossa: Haastattelujen perusteella työmatkaliikenteeseen soveltuvia vuoroja ei juuri ole.
Tiedottaminen:	Bussiyritysten aikataulujulkaisut

Joensuun seudun työmatkayhteyksien lisääminen

Paikkakunta:	Joensuun seudun kunnat: Kiihtelysvaara
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Työmatkayhteyksien tarjonnan lisääminen
Toimenpiteen toteuttaja:	lääninhallitus
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Työmatkaliikenteen palvelutasoa on parannettu lisäämällä työmatkavuoroja
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Ostoliikenteen määrärahoja on kohdistettu erityisesti klo 7:ja 8:ksi saapuviin vuoroihin sekä klo 16 ja 17 jälkeen lähteviin vuoroihin. Koulupäivisin ajettavia ostovuoroja on muutettu ympärivuotiseksi tai täydennetty koulupäivisin ajettavaa linjaliikennettä vastaavalla kesäajan ostoliikenteellä. Lisäksi on ostettu kokonaan uusia työmatkavuoroja ja muutettu liikennöintiaikoja siten, että on saatu säännölliset vuorovälit.
Suoritedataa (linjalometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Matkustajamäärät ovat lisääntyneet. Mm. kun yhteys Kiihtelysvaarasta Joensuuhun klo 8:ksi muutettiin ympärivuotiseksi, matkustajamäärä kasvoi n. 12 %.
Onnistumisen mittari?	Seutulipun käyttö on lisääntynyt, ostoliikenteen matkustajamäärä on lisääntynyt, ostoliikenteen vuoroja on haettu linjaliikenneluvulle.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Joukkoliikenteen rahoitus on pystytty säilyttämään noin 10 vuoden ajan samalla tasolla, vaikka kustannustaso on noussut ja tarjontaa on pystytty parantamaan. Seutulipun asiakashinta on laskenut suhteessa matkustamisen hintaan.
Tiedottaminen:	Bussiyritysten aikataulujulkaisut

Liityntäliikenteet

Lapin liityntäyhteyksien kehittäminen

Paikkakunta:	Rovaniemi – Pyhätunturi, Kuusamo – Salla, Kittilä – Muonio Kittilä - Ylläs
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Liikenneyhteyksien kehittäminen matkailualan tarpeita palveleviksi
Toimenpiteen toteuttaja:	Lääninhallitus, kunnat, liikennöitsijät, matkailualan yrittäjät
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Matkailijoille voidaan tarjota parempi palvelutaso liityntäliikenteessä
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Mm. kouluajkoja muuttamalla on pystytty yhdistämään koululaiskuljetuksia samoihin vuoroihin, jotka toimivat juna- ja lentoliikenteen liityntäyhteyksinä matkailukeskuksiin. Kutsutaksiyhteyksiä on lisätty väleille Kuusamo – Salla ja Kittilä – Muonio. Reittiä Rovaniemi – Luosto – Pyhätunturi ajetaan pikavuorona ja vuorojen pysähtymispaikkoja on lisätty. Kaikki vuorot jatkavat Rovaniemen keskustaan jolloin vuorot palvelevat mm. matkailijoiden asiointiyhteytenä ja rovaniemeläisten vapaa-ajan yhteytenä.
Suoritedataa (linjaki-lometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Matkailijoiden vuoksi koululaisvuorojen matkustajamäärät ovat säilyneet vaikka koululaiset ovat vähentyneet. Matkailijoiden vuoksi monet vuorot on voitu säilyttää kaikkina päivinä ajettavina, koska matkailijoiden liikkuminen keskittyy viikonlopuille. Kutsutaksivuorojen ajokerrat ovat lisääntyneet huomattavasti, mm. Kuusamo – Salla v. 2000 166 ajokertaa, vuonna 2004 600 ajokertaa ja Reitillä Kittilä – Muonio lisäystä 10 %. Ostoliikenteen hinta pysyy voimassa olevan sopimuksen mukaan vuoden 2007 loppuun vuoden 2002 tasolla. Mm. matkailusesongin ulkopuolella ajettavaa liityntäliikennettä on haettu luvalla.
Onnistumisen mittari?	Matkailuliikenteen palvelutaso on parantunut, samalla kuntien kuljetuskustannusten nousua on voitu hillitä. Ostoliikennettä on haettu linjaliikenneluvalla.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Mm. Rovaniemen ja Pyhätunturin välillä ajetaan matkailusesongin aikana neljä päivittäistä Ski-Bus vuoroa molempiin suuntiin. Vuorot palvelevat lentomatkustajia, junamatkustajia sekä alueen asukkaiden vapaa-ajan tarpeita. Matkustajalaskentoja ei voida käyttää matkustajamäärän mittarina koska laskenta suoritetaan tietyllä viikolla helmikuussa ja se on joinakin vuosina vilkkaat hiihtolomaviikko.
Tiedottaminen:	Bussiyhtyritysten aikataulujulkaisut, JunaBussi yhteisaikataulu, Ilmailulaitos, matkailukeskukset, busseihin maalattu matkailuyhtyritysten tunnukset

Tuposbussi

Paikkakunta:	Liminka, Tupoksen taajama
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Matkustajien syöttäminen Tupoksen taajamasta Liminka-Oulu runkoreitille (linja 70)
Toimenpiteen toteuttaja:	Kylmäsen Liikenne, Tyrnävä
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Uusi yhteys, palvelutason parannus tuposlaisille
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Tupos on laaja asuinalue, joka sijaitsee Limingan ja Kempeleen rajalla, nelostien varressa. Etäisyydet: Liminka – Tupos 10 km, Tupos – Oulu n 18 km. Liityntäliikenne kiertää S- mallisen 8 km pitkän reitin keräten matkustajia Tupoksen taajamasta ja tuo heidät taajamaa sivuavan linjan 70 reitille. Tuposbussi odottaa runkoliikenteen bussin tulon - matkustajat voivat siis odottaa autossa. Linjalla 70 pääsee Kempeleeseen ja Ouluun. Tiiveimmältä Tupoksen taajaman alueelta tulisi 2,5 kilometriä kävelymatkaa runkoreitille. Tämän on ajateltu olevan liian pitkä ympärivuotisesta käveltäväksi. Oletuksena on, että ilman tätä liittytään moni matkustaja ei runkoliikennettäkään käyttäisi. Linjaa ajetaan 16-paikkaisella pikkubussilla, joka hoitaa muun ajan Limingan palveluliikennettä. Liikennettä hoidetaan talviaikaan, ei kesällä. Matkustajista arviolta yli 50 % on koululaisia ja opiskelijoita.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	5 vuoroa/arkipäivä (4 M-P+, 1 KP), noin 10 matkustajaa vuoroa kohti, noin 40 km/päivä (Linjapituus n. 8 km, illalla tarpeesta riippuen voi olla lyhyempi) Autossa rahastetaan koko matka Ouluun tai Kempeleeseen, ei linjakohtaista erittelyä.
Onnistumisen mittari?	Itsekannattava. Liikennöitsijän aloitteesta. Liikennöitsijä jatkanut kolmatta vuotta.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Oulun paikallis- ja seutuliikenteen matkustajakysely 10/2004: <i>"Matkaa pysäkillle 6 km, aivan älyttömän hyvä Tuposbussi!! Mukava ku pystytään järjestään kyyditys meillekin "syrjäkyläläisille". Informaatiota pysäkeillä ei oo tai en oo ainakaan huomannu, mutta se ei haittaa kun on aikatauluvihko. Oulussa kulkeminen...tienaa lipun hintansa... vaikka on se opiskelijan kukkarolle vähän "liikaa" toisinaan. 70:stä saa ottaa Tupos-bussissa :)"</i> Varsinaisille runkoreiteille toivottiin lisää nopeita vuoroja useammassakin palautteessa. <i>"Nopeavuoroiteja voisi olla enemmän aamun ensimmäisillä vuoroilla ja iltapäivällä. Miksi aikataulut muuttuvat aina koululaisten mukaan - ei ajatella töissä käyviä veronmaksajia."</i>
Tiedottaminen:	Liikennöitsijä tiedottaa omissa aikataulujulkaisuissaan.

Työmatkayhteyksien nopeuttaminen

Työmatkayhteyksien nopeuttaminen Ii – Oulu

Paikkakunta:	Ii
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Nopeiden, moottoritietä käyttävien työ- ja opiskelumatkavuorojen tarjonnan lisääminen
Toimenpiteen toteuttaja:	Liikennöitsijä (V. Alamäki Oy)
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Matka-aika on lyhentynyt n. 5 minuuttia.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Viisi työ- ja opiskelumatkoja palvelevaa vuoroa siirrettiin syksyllä 2004 moottoritielle, jolloin matka-aika on lyhentynyt noin 5 minuutilla.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	41 km, vuorojen nopeutumisesta huolimatta matkustajamäärä on hienoisessa laskussa
Onnistumisen mittari?	itsestään kannattavaa liikennettä
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Matkustajamäärä Oulu-Ii välillä on ollut laskussa vuoden 2004 alusta lähtien. Nopeiden vuorojen lisääminen ei ole näkynyt syksyn 2004 matkustajamäärissä, mutta tammikuussa 2005 matkustajamäärä on ollut noin 6 % suurempi kuin vuotta aikaisemmin, ei kuitenkaan yhtä korkea kuin vuonna 2003.
Tiedottaminen:	Bussiyriyten aikataulujulkaisut

Yhteyksien nopeuttaminen välillä Lempäälä – Tampere

Paikkakunta:	Lempäälä
Toimenpiteen lyhyt kuvaus:	Vuoroja on nopeutettu siirtämällä reitti moottoritien kautta kulkevaksi.
Toimenpiteen toteuttaja:	Liikennöitsijä (Lauttakylän auto)
Muutos aiempaan tilanteeseen /tarjontaan/ tuotevalikoimaan:	Matka-aika on lyhentynyt n. 10 minuuttia.
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Vesilahden sekä Urjalan, Kylmäkosken ja Viialan suunnista Tampereelle ajavaa liikennettä on siirretty Lempäälä – Tampere -välillä moottoritielle. Muutos on toteutettu vähitellen, mutta suurimmat muutokset tehtiin kesällä 2004. Samalla on otettu käyttöön linjatunnus.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	23 km, matkustajamäärä säilynyt samalla tasolla kuin ennen reittimuutosta.
Onnistumisen mittari?	Itsekannattavaa liikennettä
Kokemukset: matkustajat (onko selvitetty) liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Säännölliset matkustajat ovat löytämässä nopeat yhteydet. Työmatkaliikenteessä matkustajamäärät ovat hienoisessa nousussa, mutta keskipäivin vuoroissa liikenteen nopeuttamisella ei ole ollut ainaakaan toistaiseksi näkyviä vaikutuksia.
Tiedottaminen:	Bussiyriyten aikataulujulkaisut, linjatunnuksen käyttöönotto

LIITE 2: KANSAINVÄLISET KOKEMUKSET

VIRGIL ²

VIRGIL EU-projektissa (1999–2000) tavoitteena oli parantaa palvelujen ja liikennepalvelujen saavutettavuutta maaseutualueilla hyviä käytäntöjä tunnistamalla ja analysoimalla. Tavoitteena oli myös tulosten mahdollisimman laaja levittäminen ja jatkotutkimustarpeiden selvittäminen. Tarkastelussa oli liikennekokeiluja Belgiasta, Ruotsista, Englannista, Kreikasta, Suomesta, Espanjasta, Italiasta, Irlannista ja Alankomaista. Yhteistä kyseisten maiden liikennepalvelujen organisoimisen kehittymiselle oli kasvava kilpailutus, vähenevä sääntely ja suunnittelu sekä hankintavastuun siirto valtiolta alueelliselle ja paikalliselle tasolle.

Monissa maissa on yksityisen liikenteen ja luvanvaraisen henkilöliikenteen välissä kolmas taso, jossa liikennepalveluja järjestetään vapaaehtoisten yksityishenkilöiden tai yhdistysten avulla. (esimerkiksi Community Buses Iso-Britanniassa ja the Buurtbus Alankomaissa).

Virgil projektissa dokumentoitiin hyviä esimerkkejä. Taulukossa 14 on esitetty yksi niistä. Lüdinghausenissa käynnistettiin vuonna 1996 kutsubussiliikennettä, joka korvasi entisen tavanomaisen bussiliikenteen. Uudella järjestelmällä saatiin sama palvelutaso 33 % edullisemmin. Matkustajamäärä 2,3 –kertaistui kahdessa vuodessa.

Taulukko 14. TaxiBus Lüdinghausen, Saksa

Paikkakunta:	TaxiBus Lüdinghausen, Saksa
Toimenpiteen lyhyt kuvaus :	Kutsubussiliikenteen käyttöönotto (alkaen 1996)
Toimenpiteen toteuttaja:	Paikallinen viranomainen
Muutos aiempaan tilanteeseen/tarjontaan/tuotevalikoimaan:	Korvasi entisen tavanomaisen bussiliikenteen
Toimenpiteen pidempi kuvaus:	Palvelu kattaa 650 km ² alueen Coesfeldissa Dortmundista pohjoiseen. Liikenteellä on viisi reittiä ja tunnin vuorovälin tarjonta, liikennöintiäika on 6.00–19.00 sekä lauantaisin 6.00–14.00, ei sunnuntailiikennettä. Matkustajat tilaavat matkan etukäteen. Manuaalinen varausjärjestelmä. Varauksen vastaanottaja faksaa tilaukset taksiyhtiöön ja yhtiö päättää kalustosta. kalusto on ollut 4–8 –paikkaista. Viisi paikallista taksiyhtiötä operoi liikennettä. Saman ajoneuvon voi taksitaksalla varata matkalle bussipysäkillä ovelle. TaxiBusseilla aikataulut mahdollistavat liittynät seutujuniin ja –busseihin.
Suoritedataa (linjakilometrit, matkustajamäärät, kustannukset):	Viikolla 80 % vuoroista ajaa, lauantaina noin 40 %. Matkustajamäärä oli ennen uutta järjestelmää 35 340 matkustajaa/vuosi ja vuonna 1998 81 500 matkustajaa. Keskikuorma hieman yli 3 matkustaa/vuoro. Ennen TaxiBus järjestelmää joukkoliikennetarjonta ja koulukuljetukset maksoivat 800 000 €/vuosi. TaxiBus –järjestelmän ja täydentävien koulukuljetusten hinta oli 540 000 €/vuosi. Kustannus 260 000 €/vuosi, 3,19 €/matka.
Onnistumisen mittari?	Sama palvelutaso 33 % edullisemmin. Matkustajamäärä 2,3 –kertaistui kahdessa vuodessa.
Kokemukset: matkustajat liikennöitsijä kunta/rahoittaja	Käyttäjistä 43 % koululaisia. Työmatkalaiset ovat toinen suuri käyttäjäryhmä liityntöjen parannuttua.
Tiedottaminen:	Aikataulut jaetaan kotitalouksiin ja ovat nähtävillä myös pysäkeillä ja asemilla. Tietoa internetsivuilla ja paikallisissa lehdissä. Vuonna 1998 perustettiin ”Kysy ja mene” –puhelinpalvelu, josta saa myös TaxiBus –tietoa ja matkan voi varata kyseisen keskuksen kautta.

² Verifying and strengthening rural access to transport services, VIRGIL, A Report from the VIRGIL Consortium April 2000, Good Practice Guide.

ARTS – innovatiivisten kokeilujen arviointi

Kahdeksan eri eurooppalaista maaseutuliikennekokeilua käynnistettiin ja arvioitiin EU:n rahoittamassa projektissa ARTS³. Neljällä kokeilupaikkakunnalla käynnistettiin kutsuohjattuja liikenteitä, kolme kokeilua liittyi koululaiskuljetusten integroimiseen ja yhdessä kokeilussa tuotiin sähköistä informaatiota maaseutuympäristöön. Kokeiluilla oli tavoitteina muun muassa joukkoliikennepalvelujen saavutettavuuden ja esteettömyyden parantaminen sekä ylipäättään jokapäiväiseen elämään liittyvien palvelujen saavutettavuuden parantaminen. Lisäksi oli tavoitteena parantaa maaseutuliikennepalvelujen kustannustehokkuutta. Liikenteitä vertailtiin eri tavoitteiden saavuttamisessa.

Yleisenä yhteenvetona todettiin, että:

- Kutsuohjatut liikenteet toteuttivat tavoitteita hyvin ja paransivat erityisesti palvelujen saavutettavuutta, mutta maksoivat (sekä kokonaiskustannukset että kustannukset matkustajaa kohti) enemmän muihin kokeiluihin verrattuna.
- Vapaaehtoiisiin kuljettajiin perustunut kokeilu pääsi hyvin tavoitteisiin ja oli sekä kokonaiskustannuksiltaan että matkustajaa kohti lasketuilta kustannuksiltaan edullinen. Toiminta-alue oli kuitenkin pieni muihin verrattuna.
- Olemassa olevaa liikennettä kehittäneet kokeilut (esimerkiksi koulukuljetusten avaaminen kaikille) olivat kaikkein kustannustehokkaimpia. Kustannukset matkustajaa kohden olivat alhaiset tai kustannusta ei syntynyt ollenkaan.
- Uudet liikenteet tulisi aina sovittaa hyvin yhteen olemassa olevaan joukkoliikenneverkon kanssa, jotta ne täydentävät mahdollisimman hyvin toisiaan. Tällä turvataan tulevaisuus sekä uudentyypisille että tavanomaisille palveluille.
- Kokeilut näyttävät onnistuvan tai epäonnistuvan sen mukaan, tietävätkö ihmiset niistä vai ei. Maaseutuprojekteissa tulisi hyödyntää myös suullisesti välittyvä tieto ja aloittaa tiedottaminen riittävän ajoissa jo ennen liikenteiden käynnistämistä.
- Lipun hinnoittelun tulisi olla tietyssä määrin suhteessa tuotettujen palvelujen kustannuksiin tai vähintään suhteessa joukkoliikennelippujen hintoihin.
- Kutsuohjatut liikenteet ja vapaaehtoiisiin kuljettajiin perustunut järjestelmä pyrkivät parantamaan ”pienen” joukon joukkoliikenteen palvelutasoa paljon, kun taas informaatiojärjestelmä pyrki parantamaan suuren joukon palvelutasoa vähän.

³ Actions on the Integration of Rural Transport Services, Evaluation and transferability of results. Deliverable 5. 7/2004.

Saksa

Monipuolinen palvelurakenne^{4 5}

Saksassa joukkoliikenteen palvelutaso on tällä hetkellä ehkä parempi kuin koskaan, myös maaseutuliikenteessä. Silti ongelmana on matkustajamäärien laskeminen. Koululaisten määrä vähenee ja muiden käyttäjäryhmien (mm. vanhukset) autonomistus lisääntyy. Viimeisen 2–3 vuoden aikana eri osavaltiot ovat pyrkineet mukauttamaan palveluja. Suunnittelun taustalla on usein strategia (Differenziertes Bedienungsmodell), jonka mukaan ei ole yhtä ainoaa kulkumuotoa (juna tai bussi) vaan useita erilaisia tuotteita, jotka vastaavat tiettyyn kysyntään ja sopivat tietyn yhteysvälin kulkemiseen. Tuotevalikoimasta suurin osa on bussi- ja raidelinjoja.

Joukkoliikennejärjestelmää kehitetään aina kokonaisuutena ja otetaan käyttöön kokoelma toimenpiteitä, eikä vaan yhtä asiaa kerrallaan. Kehittämisen perimmäisenä ajatuksena on perusliikkumistarpeiden turvaaminen. Toimenpiteitä kohdistetaan sinne, missä palveluita ei käytetä tai tunneta. Esimerkiksi vähäisen kysynnän tavanomaisia liikenteitä on korvattu TaxiBus-palvelulla (ks. VIRGIL esimerkki aiemmin). Keskimääräinen maaseutualue Saksassa on useimmiten paljon tiheämmin asuttu kuin Suomessa. Siksi palvelutarjontakin on huomattavasti tiheämpi. On esimerkiksi erittäin harvinaista, että jossakin olisi joukkoliikennettä vain muutamana päivänä viikossa, vaan kutsuohjatutkin järjestelmät operoivat yleensä joka arkipäivä.

Joukkoliikennetarjonnan runko kaupunkien ja alueiden välillä muodostuu raide- ja bussiliikenteen verkosta. Kysynnältään heikommille alueille ja aikoihin järjestetään erilaisia kutsuohjautuvia palveluja. Lähes kaikki kutsuliikennelinjat on suunniteltu korvaamaan tavanomaisia reittiliikenteitä ja toimimaan runkoverkon syöttöliikenteenä. Seuraavia joukkoliikennepalveluita voidaan käyttää esimerkiksi korvaamaan paikallisliikennettä illalla ja viikonloppuna.

- ALF, Anruf-Linien-Fahrt, Taksikalustolla ajettavaan linjaan sidottua kutsuliikennettä. (~kutsulinjataksiliikenne).
- RufBus, Bussi- tai tilataksikalustolla kiinteiden ja kutsupysäkkien kautta. (~kutsubussi).
- AST, Anruf-Sammel-Taxi, Taksikalustolla ajettavaa liikennettä, joka kerää kutsusta pysäkeiltä. (~kutsutaksi).

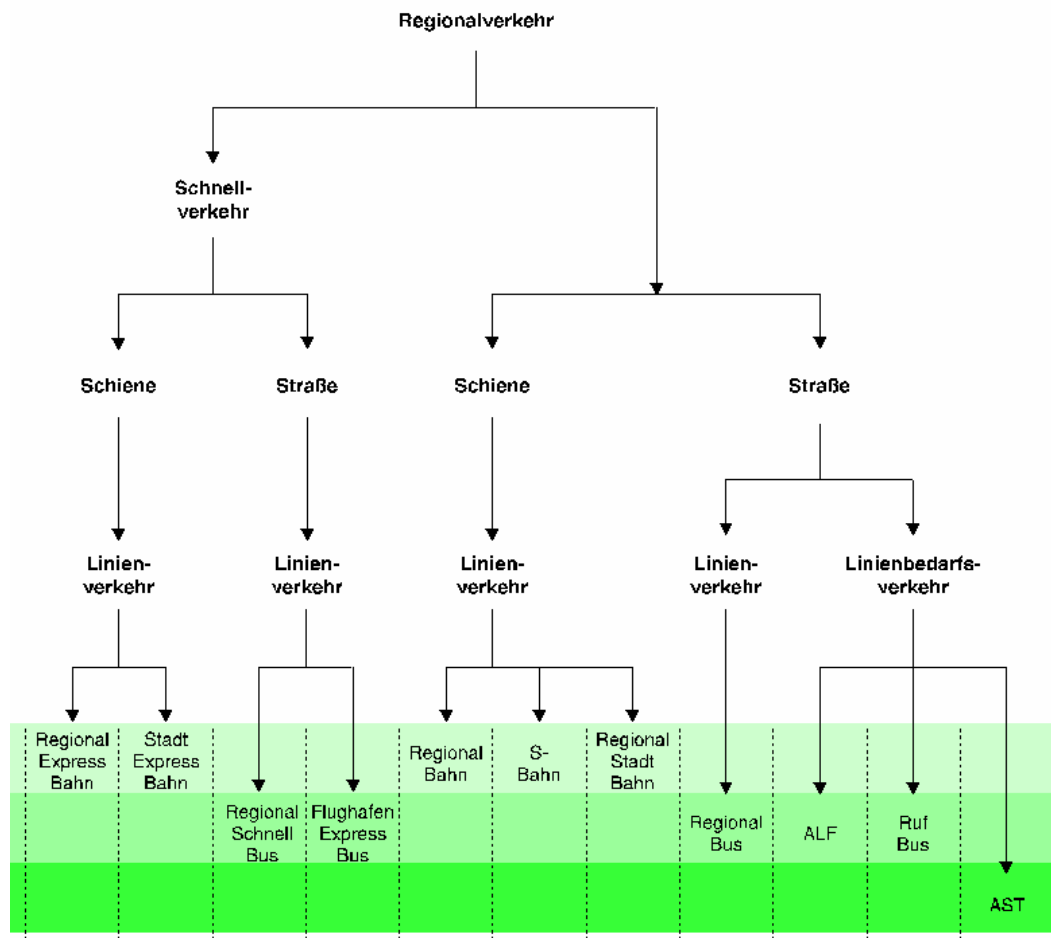
Edellisten kutsujoukkoliikennepalvelujen yhteisiä piirteitä

- Kohderyhmänä ovat lyhyen ja keskipitkän matkan matkustajat.
- Vuoroväli 30–60 min.
- Pysäkkiväli 300–500 m (kutsutaksin noin 200 m)
- Tavoitenopeus vähintään 20 km/h (kutsutaksin väh. 30 km/h)

RufBus kutsubussilla korvataan erityisesti ilta-aikojen ja viikonloppun linjaliikennettä: arkena 20.00–0.00, lauantaisin 15.00–0.00, sunnuntaina 5.00–0.00. Kutsulinjaliikenne voisi korvata esimerkiksi kokonaan jonkin heikon kysynnän alueen joukkoliikennetarjonnan.

⁴ Sähköposti. Meinhard. IVV-Aachen. 21.2.2005.

⁵ Untersuchung differenzierter Bedienungsformen im Öffentlichen Personennahverkehr am Beispiel des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg. Handbuch zur Projektgestaltung. Der Bundesministeri für Verkehr. IVV-Aachen, Rail-Consult. Aachen Köln 1996.



Kuva 23 Joukkoliikennepalveluja seutuliikenteeseen

9.2.1 Stadtbus⁶

Monipuoliseen palvelurakenteeseen tähtäävässä suunnittelumallissa kaupunkibussien (Stadtbus) tehtäväksi on määritelty tarjota kaupungin sisäisiä ja naapurikaupungin/taajamien välisiä yhteyksiä sekä varmistaa liitynnät raideliikenteeseen.

Useissa Saksan pienissä ja keskisuurissa kaupungeissa on vastattu kasvavaan katuverkon henkilöautoliikenteen kuormitukseen sekä melu- ja päästöhaittoihin kehittämällä houkuttelevaa kaupunkiliikennettä. Kohteena ovat olleet paikkakunnat, joilla joukkoliikenteen tarjonta ja kysyntä ovat olleet heikkoja. Kohdekaupunkien joukkoliikennepalvelut ovat olleet suurelta osin seutuliikennettä, eikä muuta sisäistä liikennettä kuin koululaisliikennettä ole ollut juuri lainkaan. Kaksi muuta pienten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen haastetta ovat yleensä:

1. Suuri määrä – yleensä maksuttomia – parkkipaikkoja
2. Suuri kävelijöiden ja pyöräilijöiden osuus

⁶ Neue Chancen für den Bus, Busverkehre in Klein- und Mittelstädten. Ministerium Für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Hyvissä esimerkeissä on lähdetty liikkeelle voimakkaasta tahdosta kehittää vetovoimainen kysyntään vastaavan tarjonnan, kaluston, informaation ja pysäkkien kokonaisuus. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden tulisi näkyä näiden tunnuspiirteiden kautta:

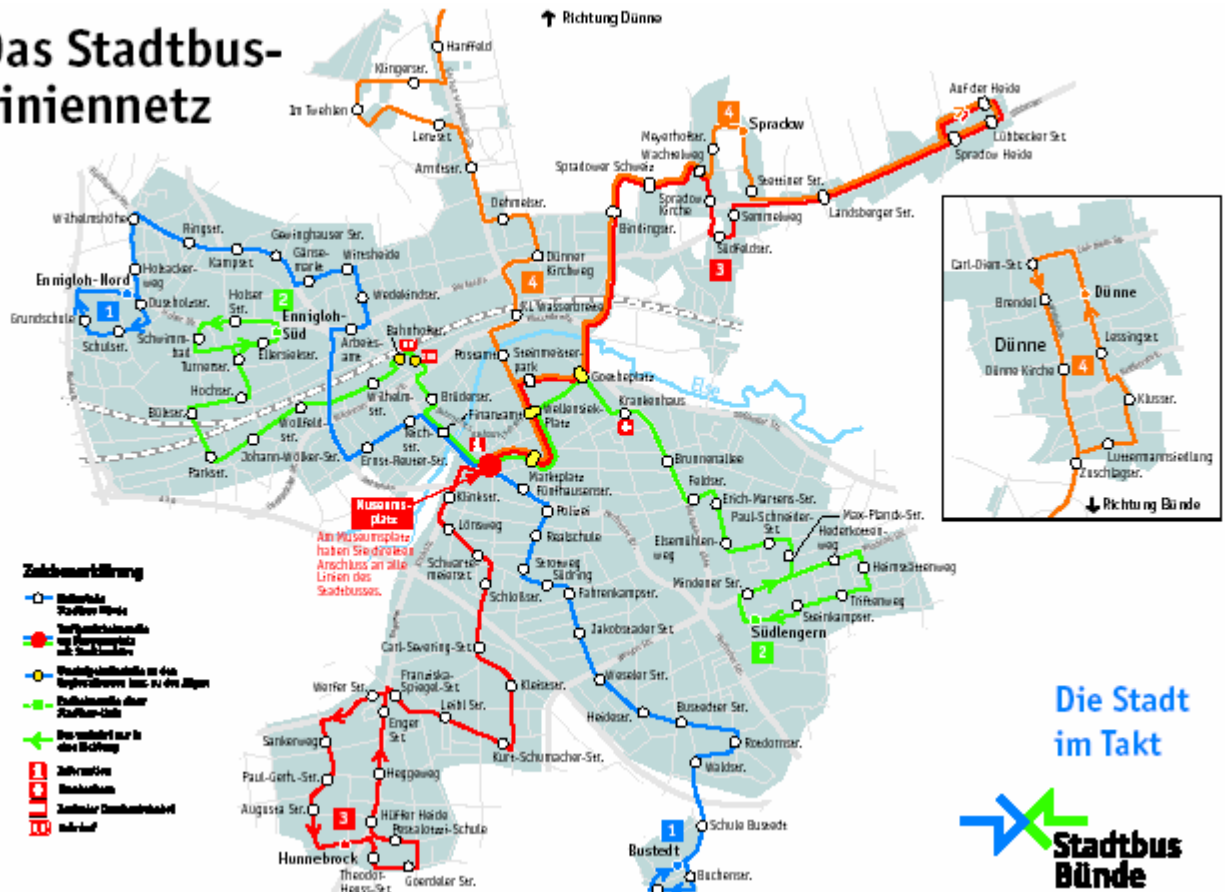
- Selkeä linjaverkko
- Lyhyet kävelymatkat pysäkeille
- Houkuttelevat pysäkit
- Yksinkertaiset, helposti omaksuttavat aikataulut
- Perustarjonta ja ruuhkahuippujen lisätarjonta
- Liityntöjen varmistaminen
- Modernit bussit

Bünden Stadtbuss -liikenne sai alkunsa tarpeesta kehittää joukkoliikennettä vaihtoehdoksi kasvavalle henkilöautoliikenteelle. Kaupunki alensi 90-luvun alussa joukkoliikenteen lipun hintaa 72 DM:sta 36 DM:aan. Lipun hinnan alennus tuotti tuloksia, mutta tarjonta ei ollut riittävä merkittävään kysynnän nousuun. Liikennöitsijällä oli jopa painetta vuorotarjonnan vähentämiseen. Kaupunki halusi kuitenkin muutosta paremman joukkoliikennetarjonnan suuntaan. Rahoitusta kaupunkiliikenteen kehittämiseen saatiin mm. pysäköintimaksuista, joita keskustan kauppiaat aluksi vastustivat voimakkaasti, mutta myöhemmin huomasivat kaupunkibussin vaikuttavan positiivisesti keskustan kaupankäyntiin.

Esimerkki: Stadtbuss Bünde

- 43 000 asukasta, paikallisliikenteen vaikutuspiirissä 20 000
- Käynnistysvuosi 1998
- Kuukausikortin hintaa laskettiin: 72 DM:sta 36 DM:aan
- Aloitettiin aluksi kahdella linjalla: 4+1 bussia käytössä. Vuonna 2005 neljä linjaa.
- Suoritteet: 120 000 ajo-km ja 140 000 matkustajaa (käynnistämivuosi)
- Kolmasosa käyttäjistä oli siirtynyt henkilöautomatkustamisesta. Kakkosautoja oli jätetty hankkimatta. Uutta potentiaalia nähtiin erityisesti asiointiliikenteessä.
- Kolmasosa käyttäjistä kertalipun ostajia, kolmasosa Fünf-Fahrten-Karten (viisi matkaa) ostajia ja kolmasosa kausilippujen ostajia.
- 9-10 % käyttäjistä vaikeavammaisia.
- Seutulinoilla ei tapahtunut matkustajamäärien vähennystä. Päinvastoin – Stadtbuss vaikutti positiivisesti koko järjestelmään.
- Liikenteen markkinointiin varattiin alussa 250 000 DM.
- Korkeasta kysynnästä huolimatta (lipun hinnanalennus) tarjonta oli hieman alijäämäistä
- Bünden kaupunki ei alijäämästä huolimatta halunnut supistaa liikennettä.

Das Stadtbus-Liniennetz



Kuva 24. Linjakartta 2005 (www.buende.de)

Parhaimmissa Stadtbuss esimerkkikaupungeissa (esim. Rheine) matkustajamäärän suhde ajettuihin linjakilometreihin on ollut jopa 2,6 -kertainen.

Taulukko 15. Stadtbuss – esimerkkejä

Kaupunki	Vuosi	Asukasta	Ennen uutta järjestelmää		Stadtbuss –tietoja			
			Suorite (milj. km)	Matkustajamäärä (milj. matkustajaa)	Asukasta vaikutusalueella (%)	Suorite (milj. Km)	Matkustajamäärä (milj. matkustajaa)	Ajo-ajoneuvojen määrä
Bad Salzuflen	1997	57 000		0,300		1,200	1,200	
Bünde	1998	43 000	0,120	0,140	47	0,250	0,480	4+1
Detmold	1998	80 000	0,672	0,480	79	1,550	3,830	18+14
Dormagen	1998	62 000	0,700	0,720	98	2,110	1,800	16
Euskirchen	1998	53 000			91	1,050	2,300	21
Hövelhof	1998	15 000			87	0,123	0,306	5
Hürth	1998	52 000				0,440	1,400	15+8
Lemgo	1998	42 000		0,040	71	0,630	1,950	14
Rheine	1996	75 000	0,750	1,952	97	0,960	2,300	12

Pysäkkien katsotaan olevan joukkoliikenteen ja bussiyrityksen käyntikortti katukuvassa. Keskustassa on pääpysäkki, jossa kaikki linjat kohtaavat. Se on saarekepysäkki, jonka molemmin puolin keskustaan tulevat Stadtbuss –linjat kohtaavat samanaikaisesti ja nopea vaihto on mahdollinen. Saarekkeet ovat korotettuja (väh. 17 cm) ja bussit matalalattiaisia.

Kaupunkilinjaston tärkeä tehtävä on kytkeä kaupunkialueen asukkaat seutu- ja kaukoraideliikenteeseen. Bünde kytkeytyy Osnabrück – Bünde – Löhne – Bad Oeynhausen – Minden – rataan sekä Rahden – Bünde – Herford – Bielefeld ja Osnabrück – Bünde – Herford – Bielefeld -rataosuuksiin. Kaukoliikenteessä Bünde liittyy Berliinin kautta Interregio -raideyhteyteen Amsterdamiin. StadtBus -linjakarttaan on merkitty seutuliikenteen ja kaupunkibussien liityntäpysäkit sekä raideliikenteen liityntäpysäkit



Kuva 25. Keskustan ”kylki kyljessä” –saarekepysäkki (www.buende.de)

Seudullisessa raide- ja bussiliikenteessä on integroidut tariffit ja lipputuotteet. Bünde kuuluu Sechser –tariffialueeseen⁷. Junaan sekä bussiin sopivat lippujärjestelmät ovat jo yleisiä Saksassa. Lipputuotevalikoima on erittäin laaja.

9.2.2 Vapaaehtoistoimintaa - Bürger fahren für Bürger⁸

Joukkoliikenteen tavoin toimivaa vapaaehtoisena yhdistystoimintana hoidettavaa bussiliikennettä on ollut Saksan Nordrhein-Westfalenissa jo 20 vuoden ajan. Vuonna 2000 Nordrhein-Westfalenissa oli yhteensä 36 yhdistystä, jotka järjestivät bussiliikennettä. Mallia asiaan on otettu Alankomaista, jossa ensimmäinen ”Buurtbuss” ~ ”naapurustobussi” otettiin käyttöön 80-luvulla. Alun perin malli kyyditsemisestä kansalaistoimintana on lähtenyt Iso-Britanniasta (CTA Community Transport Association).

Bürgerbuss paikkaa joukkoliikennejärjestelmän aukkoja harvaanasutuilla maaseutu- ja pikkukaupunkien alueilla, missä on taloudellisesti kestänytön järjestää tavanomaista bussiliikennettä.

⁷ (<http://www.dersechser.de/htm/ftarifraum.htm>).

⁸ Bürger fahren für Bürger. Bürgerbusvereine in Nordrhein-Westfalen. Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2/2000

nettä. Bürgerbuss toimii linjaliikenteen tavoin. Sillä on reitit, pysäkit ja tariffit. Bürgerbuss nähdään tavanomaisen linjaliikenteen täydentäjänä. Se toimii tietyistä harvaan asutuista suunnista liityntänä linjaliikenteeseen, käy tärkeimmillä vaihtopysäkeillä, ajaa siellä missä maasto-olosuhteet ei mahdollista tavallisen bussin kulkua ja täydentää tavanomaisen bussiliikenteen tarjontaa hiljaisina aikoina tai toimii esimerkiksi vuorotarjonnan lisänä tietyillä linjoilla. Taulukkoon 16 koottujen lukujen perusteella parhaimpien Bürgerbuss –esimerkkien matkustajamäärät suhteessa linjakilometreihin ovat suhteellisen korkeita verrattuna esimerkiksi joihinkin Suomen olosuhteiden ostoliikennevuoroihin.

Taulukko 16. Bürgerbuss –esimerkkejä

Paikkakunta	Liikenteen käynnistys-vuosi	Jäseniä	Kuljettajia	Linjoja, linjapituus	Pysäkkejä	Ajokilometrit (päivä)	Ajokilometrit (vuosi)	Matkustajia (vuodessa)
Bad Driburg	1997	110	22	1 (20 km)	47	120	33 800	33 600
Emmerich	1986	40	27	1 (13 km)	28	220	60 000	15 500
Ennepetal	1997	60	16	2 (8,8 km ja 4,2 km)	23	60	15 800	10 000
Eslohe	1998	42	18	4 (56 km)	46	120	30 500	5 100
Langenberg	1996	138	47	1 (10,7)	41	182	40 000	28 000
Plattenberg	1994	64	12	5	-	75	18 600	7 800

Bürgerbuss –konseptilla on Nordrhein-Westfalenissa laillistettu asema. Alueellinen liikennehallinto jakaa yhdistyksille vuosittain tukea 10 000 DM (vuoden 2000 taso) sekä tukee kalustohankintaa. Yleisestä joukkoliikenteestä vastaava liikennehallinto hoitaa tiedotuksen, vakuutukset, kuljettajien terveystarkastukset ja muut vastaavat asiat.

Alankomaat

Tavoitteena hyvä perustaso⁹

Alankomaat on yksi tiheimmin asuttuja maita maailmassa (462 asukasta/km²). Asutus on keskittynyt länsiosaan. Maaseutumaisia alueita löytyy pohjoisista, itäisistä ja eteläisistä osista maata. Joukkoliikennematkustus on vähentynyt voimakkaasti viime vuosina. Pääasiallisia syitä ovat autonomistuksen kasvu, myös vanhusten joukossa. Aiemmin iäkkäät siirtyivät lähes automaattisesti joukkoliikenteen käyttäjiksi. Maaseutualueiden erityisen voimakkaan negatiivisen kehityksen taustalla on vähäiset ruuhka- ja pysäköintiongelmat sekä toisaalta harva joukkoliikennetarjonta. Pienten kylien ostospaikat ja aktiviteettimahdollisuudet ovat myös vähenemässä. Ostokset tehdään lähikaupungeissa. Vanhukset muuttavat maaseutualueilta kaupunkiin ja toisaalta ”kahden tulolähteen” –perheet muuttavat maalle asumaan. Tämän vuoksi kysyntä kohdistuu entistä enemmän koululaisliikenteeseen ja kysyntäohjautuvaan liikenteeseen.

Taulukko 17. Joukkoliikennematkustuksen kehitys (matkustaja-km)

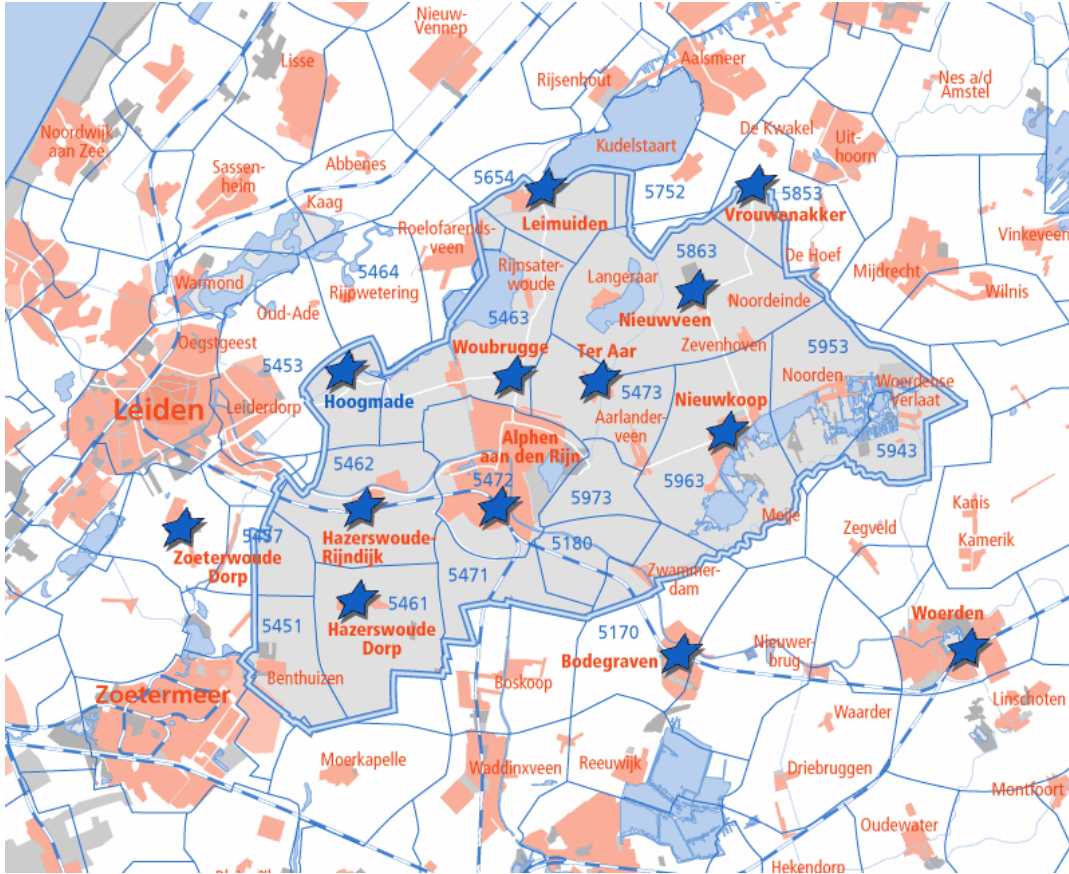
Alue	Muutos 2001–2003
Erittäin voimakkaasti kaupunkimainen	- 10 %
Voimakas kaupunkimainen	+ 1 %
Kohtalaisen kaupunkimainen	-12 %
Hieman kaupunkimainen	-29 %
Ei kaupunkimainen (maaseutu)	-35 %
Yhteensä	-14 %

Yleensä maaseutuliikenteen kysyntäongelmiin on reagoitu vähentämällä linjaliikennepalveluja ja lisäämällä kutsuliikenteitä tai korvaamalla tavanomainen tarjonta kokonaan kutsuohjautuvilla palveluilla. Useissa tapauksissa kutsuohjattujen palvelujen käyttöönotto on merkinnyt palvelutason nousua. Bussien vuoroväli on maaseudulla yleensä erittäin harva, kun taas kutsuohjatut palvelut ovat yleensä käytössä 6.30 ja 00.30 välisenä aikana. Useimmat kutsuliikenteet palvelevat ovelta ovelle tai ovelta bussipysäkille tai asemalle. Ne toimivat syöttöliikenteenä joukkoliikenteen runkoverkkoon.

Kutsuliikenteiden käyttöönottoa on hidastanut niiden kokeiluluontoisuus ja rahoituksen jatkumisen epävarmuus. Vuonna 2000 oli noin 40 suhteellisen pientä kutsuliikenneprojektia, joilla kaikilla oli erilaiset taksat, saatavuus, vastausajat ja matkustusmahdollisuudet. Viimeisin kehitys on, että kutsuliikenteet on lisätty kansalliseen matkainformaatiojärjestelmään¹⁰

⁹ Sähköposti Jeuring, ECORYS – AVM. 22.2.2005 ja ARTS, Identification of Barriers to Overcome. National Report: The Netherlands, Haag, 12/2002.

¹⁰ Kansallinen matkainformaatiojärjestelmä (<http://www.9292ov.nl/>).



Kuva 26. Esimerkki kutsualueesta: Rijnstreek

Liityntää edistetään

Joukkoliikenteen tavoitteena maaseutualueilla ei ole kulkumuotojen muuttaminen, vaan hyvien perustasoisten yhteyksien tarjoaminen kohtuuhintaisesti niille, jotka eivät omista autoa ja tarjota heille palvelujen saavutettavuus. Kulkumuotomuutosta tavoitellaan enemmänkin Park and Ride –järjestelyillä ja edistämällä liityntäpyöräilyä bussipysäkeille tai –asemille. Tämän ajatellaan olevan energiataloudellisempaa ja kustannustehokkaampaa.

Yksi uusimmista innovaatioista on rautatieasemille järjestetyt ”GreenWheels” –autot, jotka ovat erityisen hyödyllisiä maaseutukohteiden saavutettavuutta ajatellen. Green Wheels edellyttää jäsenyyttä ja varaukset suositellaan tehtäväksi etukäteen.

Plattegrond P+R-locatie Gramsbergen.
 → [Plattegrond printen](#)

Ga verder

- Zoek nieuwe locatie
- Route naar deze locatie

Zie ook

- Toelichting

Lange reis en onderweg slapen?

Download nu de ANWB-toolbar!

Klik hier en ontdek uw ledenvoordeel!

NEE: Parkeer en reis verder

© Tensing-SKS/Andes

→ Opgeven locatie → Inzoomen → Uitzoomen Land Plaats Straat

Kuva 27. Park and Ride –liityntäpysäköintipaikkojen sijainnin löytää myös Internetistä ¹¹

GREEN WHEELS | OVER ONS | PARTICULIEREN | BEDRIJVEN | UITGIFTEPUNTEN | MIJN GEGEVENS | RESERVEREN |

HOE WERKT HET? **TARIEVEN** | SPELREGELS | VRAGEN | ERVARINGEN | INSCHRIJVEN | INFORMATIE

altijd het goedkoopst vanwege de 400 vrije kilometers per maand.

Klik hier voor abonnement advies keuze.

	Personal	Bel&Rij	Bel&Rij 400
Abonnement per maand	€ 5,-	€ 25,-	€ 50,-
Abonnement per maand voor NS-klanten	€ 5,-	€ 12,50	€ 37,50
Kilometer	€ 0,10	€ 0,10	400 km vrij, € 0,10
Piekuur	€ 5,-		€ 2,50
Daluur	€ 2,50		€ 0,00
Aantal verzekerde bestuurders	1		3

NS-klanten zijn houders van een: Voordeel-urenkaart, NS-/OV-jaarkaart, OV-studentenkaart of Jaartrajectkaart.

De kilometerprijs en de vrije kilometers zijn exclusief benzinekosten. De benzinekosten per kilometer worden aan de hand van de gemiddelde marktprijs berekend.

Greenwheels, antwoordnummer 60103, 3060 VB Rotterdam
 Tel: 0900 2100100 (€ 0,05 p/m) Fax: 010 478 21 98 E-mail: mail@greenwheels.nl

Kuva 28. Green Wheelsin kotisivut, hinnasto. ¹²

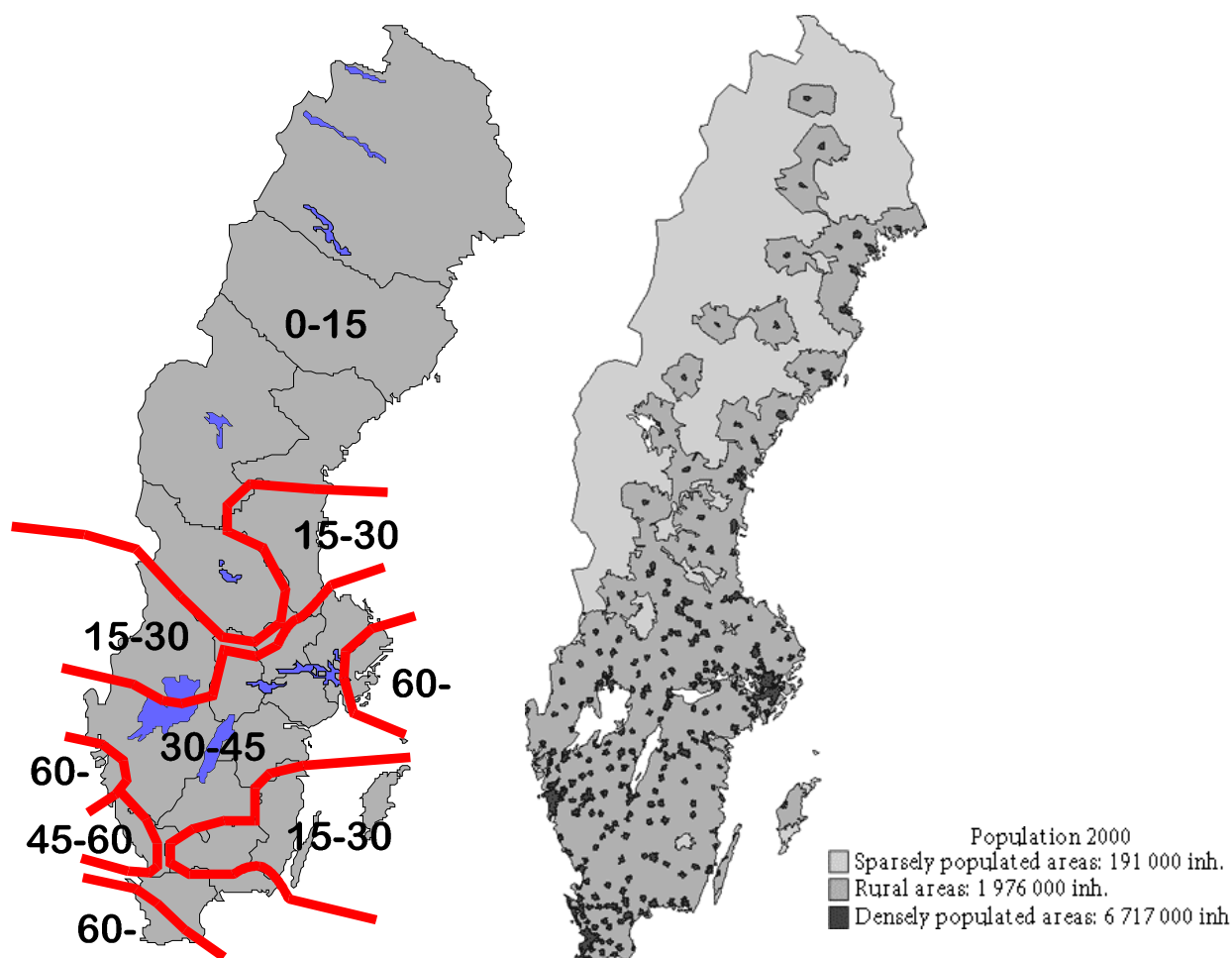
¹¹ Internet-sivu: <http://www.anwb.nl/azf/zoek.html?azfid=penr>

¹² Internet-sivu: <http://www.greenwheels.nl/>

Ruotsi

*Taustatietoja*¹³

Ruotsin keskimääräinen asukastiheys on 22 asukasta/km², mutta se vaihtelee maan eri osissa. Suurin osa ruotsalaisista asuu eteläosassa maata ja itärannikolla. Vuonna 1940 44 % ruotsalaisista asui maaseutualueilla, vuonna 1960 enää 27 % ja tänä päivänä noin 16 % (riippuen maaseudun määritelmästä). Samaan aikaan väestömäärä on kasvanut 6,4 miljoonasta 8,9 miljoonaan (2002). Maaseutualueilta on hävinnyt erityisesti 16–29-vuotiaita asukkaita. Ikäryhmä 30–64 -vuotiaat on toisaalta kasvanut. Ruotsissa on 386 kuntaa ja 21 lääniä.



Kuva 29 Asukastiheys Ruotsin eri osissa. Haja-asutus, maaseutu ja taajaan asutus maaseudun kehittämisestä vastaavan viranomaistahon (Glesbygdsverket) määritelmän mukaan

Läänit vastaavat terveydenhuollon järjestämisestä sekä julkisen ja yksityisen hammashuollon järjestämisestä. Näiden päätehtävien lisäksi läänit vastaavat, yhdessä kuntien kanssa, joukko liikenteen järjestämisestä. Ne työskentelevät myös alueellisen kasvun ja kehityksen edistämiseksi.

¹³ Actions on the integration of Rural Transport Services. WORKPACKAGE: Identification of Barriers to overcome – WP3 DOCUMENT TITLE: National report Sweden WP3. DATE OF ISSUE OF THIS REPORT: 14 June 2002

*Joukkoliikenteen järjestäminen*¹³

Joukkoliikenteestä vastuusta oleva organisaatorakenne perustettiin 1980-luvulla, jolloin linjaliikenneluvilla toimivasta liikenteestä siirryttiin läänien joukkoliikenteen järjestämisvastuuseen. Läänien joukkoliikenneviranomaiset vastaavat joukkoliikenteen suunnittelusta ja hankinnasta sekä vaikuttavat myös hinnoitteluun, matkustajainformaatioon ja markkinointiin. Joukkoliikenneviranomaiset vastaavat paikallisesta ja seudullisesta linja-autolla, junalla ja laivoilla hoidettavasta joukkoliikenteestä ja myös näitä täydentävästä liikenteestä (kutsujoukkoliikenne). Erityistä huomiota on kiinnitetty tavanomaisten joukkoliikennepalvelujen koordinointiin siten, että erillisten koulubussien tarve on minimoitu. Joissakin maakunnissa, kunnat ja maakunta ovat myös koordinoineet erityiskuljetuspalvelujen (koululaisten kuljetuksia, vammaisten kuljetuksia, potilaskuljetuksia ja muita yhteiskunnan rahoittamia kuljetuksia) hankinnan joukkoliikenneviranomaisen tehtäväksi olemassa olevien resurssien tehokkaan käytön mahdollistamiseksi.

Joukkoliikenteen järjestämistavan etuina on nähty selkeämmät tavoitteet, tehokkaampi organisointi ja matala hierarkia, parempi työnkierto ja hallinta. Huonona puolena on nähty operaattorien vaihtumisesta seuraavat kuljettajien irtisanomiset.

Joukkoliikenne maaseudulla

Yleinen maaseutuliikenteen kehityssuunta on kustannusten kasvu (tarjoukset), tarjonnan leikkaukset ja kysynnän väheneminen. Poikkeava esimerkki on Skåne, jossa on menossa raideliikenteen buumi. Uusia linjoja on perusteilla. Esimerkiksi Lund – Malmö välisellä runkoreitillä on myös bussiliikenteen kasvua. Kasvua on havaittu myös liityntäliikenteissä.¹⁴

Joukkoliikenteen matkoista 56 % tehdään Tukholman alueella, 10 % Göteborgissa ja 5 % Malmön alueella. Maaseutuliikenteen matkustajat ovat pieni osa joukkoliikenteessä johtuen luonnollisesti harvasta asutuksesta verrattuna kaupunkialueisiin. Melkein jokaisen läänin maaseutualueilla on täydentävää liikennettä, kutsutaksiliikennettä 2–3 kertaa viikossa. Arviolta 600 000 ruotsalaisella ei ole minkäänlaista joukkoliikenteen tarjontaa kilometrin etäisyydellä kotoaan ja arviolta lisäksi 600 000 henkilöä on vain täydentävän kutsuliikenteen varassa.¹⁵ Minimitaso, jonka läänin joukkoliikenneviranomainen hankkii harvaan asutuille alueille, on kolme matkustusmahdollisuutta viikossa. Jos kunnat haluavat parempaa tasoa, niiden tulee maksaa siitä aiheutuvat kustannukset. Kutsujoukkoliikenteen matkalippujen hinnat vastaavat tavanomaisen joukkoliikenteen hintoja. Yleensä matkat on tilattava vuorokautta ennen.¹⁶

Kutsujoukkoliikenne em. muodossa ei ole vaihtoehto työssäkävijöille vuorojen vähäisyyden vuoksi ja siksi, että ne ajetaan hiljaisina ajankohtina. Ostokset ja terveystalvelut ovat yleisimmät kutsujoukkoliikenteessä tehdyt matkatyypit. Noin 60 % vuoroista tilataan ja keskimääräinen matkustajamäärä on 1–2 matkustajaa.

Koulukuljetusten hoito ja erityiskuljetuspalvelut ovat edelleen kuntien vastuulla. Keskusteluja on käyty niiden integroimisesta tavanomaisen joukkoliikennetarjonnan ja kutsujoukkoliiken-

¹⁴ Sähköposti, Lena Fredriksson, Trivector. 11.3.2005

¹⁵ Kollektivtrafik i trafiksvaga områden. Delrapport till Kollektivtrafikkommittén, mars 2003.

¹⁶ Actions on the integration of Rural Transport Services. WORKPACKAGE: Identification of Barriers to overcome – WP3 DOCUMENT TITLE: National report Sweden WP3. DATE OF ISSUE OF THIS REPORT: 14 June 2002

teen kanssa erityisesti maaseutualueilla. Vuodesta 1998 kunnilla on ollut lakimuutoksen myötä mahdollisuus siirtää em. kuljetusten järjestämisvastuu läänin joukkoliikenneviranomaiselle ja 33 kuntaa onkin jo niin tehnyt (tieto vuodelta 2002). Monet muutkin kunnat työskentelevät hyvin tiiviissä yhteistyössä joukkoliikenneviranomaisen kanssa eri palveluiden integroimiseksi ja koordinoimiseksi.

Koulukuljetuskustannusten vertailussa on saatu tulokseksi, että kunnissa, jotka suunnittelevat koulukuljetukset itse, kustannukset ovat 15 % keskimääristä korkeampia. Kunnissa, joissa koulukuljetussuunnitelma ei ole valmis ennen syyslukukauden alkua, kustannukset ovat 18 % keskimääräistä korkeammat.¹⁷

Tulevaisuuden haasteena on miettiä, miten joukkoliikennepalveluja kehitetään entistä houkuttelevimmiksi ja tehokkaammiksi vähin kustannuksin. Tähän pyritään paremmalla koordinoinnilla ja telemaattisten ratkaisujen avulla.

*Kuxatrafiken*¹⁸

Kuxatrafiken Ockelbossa lähti liikkeelle yhteiskunnan maksamien kuljetusten koordinoinnista tavoitteena saada parempi joukkoliikenteen tarjonta ja liikenteen kattavuus ilman että yhteiskunnan kustannukset nousevat. Ockelbo on 6 400 asukkaan kunta 220 km Tukholmasta pohjoiseen. Puolet asukkaista asuu Ockelbon maaseutualueella. Asukastiheys on 16 as/km². Linjaliikenne, koulukuljetukset ja erityisryhmien kuljetukset haluttiin suunnitella yhdeksi kokonaisuudeksi. Järjestelmä perustettiin koulukuljetusten varaan. Suuri osa aiemmin takseilla ja erityisillä koulukuljetusvuoroilla hoidetuista liikenteistä suunniteltiin kaikille avoimiksi bus-sivuoroiksi. Myös erityisryhmien matkat ovat vähentyneet. Vuonna 2000 liikenne koostui kahdeksasta linjasta kyliltä Ockelbon keskusta ja yhdestä keskusta-alueella liikennöivästä linjasta, joka on suunniteltu erityisesti iäkkäiden ja kuljetusoikeutettujen asiakkaiden (verratavissa vammaispalvelulain mukaisiin asiakkaisiin Suomessa) tarpeisiin.

Liikenne käynnistettiin vuonna 1995. Vuoromäärä nelinkertaistui kunnan joka osassa ja vaihtomahdollisuudet seudulliseen liikenteeseen paranivat oleellisesti. Liikenne on ilmaista matkustajille. Se on ollut yksi projektin menestystekijöistä, erityisesti sen saaman julkisuuden ansiosta. Linjaliikenteen ja koululaisliikenteen koordinoimisella resurssit on saatu tehokkaampaan käyttöön ja liikenne on suunniteltu paikallistuntemuksen ja liikennöitsijöiden kanssa yhteistyössä siten, että tehtävät kestävät pidemmän aikaa päivästä kuin erilliset koulukuljetukset ja linjaliikennevuorot.

Kuxatrafiken on onnistunut saamaan henkilöautonkuljettajia matkustajikseen. Noin 40 % on ennen Kuxatrafikenin käyttöä ajanut vastaavan matkan omalla autolla.

Tuloksia:

- Matkat ovat kasvaneet 60 000 matkasta 220 000 matkaan vuodessa
- Vuoromäärä on kasvanut 24 vuorosta 100 vuoroon päivässä
- Vaihtomahdollisuudet seudullisen ja paikallisen liikenteen välillä ovat kasvaneet 8 vuorosta 56 vuoroon päivässä
- Kunnan kustannukset eivät ole kasvaneet palvelutason parannuksen myötä
 - o kustannukset 375 000 €/vuosi

¹⁷ Skolskjuts i Sverige, Götene och Vara. Kalvoja. Mats Börjesson, Transportide.

¹⁸ Mats Börjesson, Fem år med Kuxatrafiken i Ockelbo, Textunderlag till KFB rapport 2000:19 ja VIRGIL Rural Transport Guide 3.

- 2,32 €/matka
- 1,39 €/km
- Vammaisten erityiskuljetukset ovat vähentyneet 7 100 matkasta 2 000 matkaan vuodessa
- Kuljettajien koulutuksen avulla on saatu entistä tyytyväisempiä matkustajia
- Kehitetty yleinen työskentelymalli maaseutuliikenteen kehittämiseen
- Hyviä ohjeita helppokäyttöisten aikataulujen ja informaation kehittämiseen

Eräs mielenkiintoinen ajatus Kuxatrafikenissa on matkatakuu (ei vielä ollut otettu käyttöön). Joukkoliikennematkustajien on voitava luottaa siihen, että liikenne toimii. Luottamus siihen, että vaihto toimii huonosta säästä huolimatta, on erityisen tärkeää maaseutuliikenteessä, jossa vuoroväli on harva. Matkatakuun avulla valetaan uskoa ja luottamusta asiakkaisiin ja se on myös liikenteen markkinointia. Matkatakuu kuulostaa tältä:

Matkatakuu Ockelbossa.

Takaamme, että ajamme kuten lupaamme ja että pääset perille sinne minne olet menossa. Kaikki Kuxatrafikenin aikatauluun merkityt vuorot ajetaan, jos emme ole ilmoittaneet muutoksista lehti-ilmoituksilla tai vastaavilla. Kaikki vaihdot toimivat siten, että koko suunnittelemasi matka onnistuu.

Häiriön tapahtuessa

Jos virheemme johtaa siihen, että olet yli 20 minuuttia myöhässä perillä, katamme taksikustannukset 400 kruunuun saakka dokumentoituasi ajan, paikan ja linjan, jolla myöhästymiseesi johtanut virheemme sattui.

Matkatakuun käyttöönoton ongelmana on, että 40 % matkustajista jatkaa seudullisella liikenteellä eteenpäin ja matkustaja mieltää, että koko kokonaisuuden tulee toimia. Kuxatrafikenin matkatakuuta ei oteta käyttöön, ennen kuin se voidaan ottaa koko läänissä käyttöön.

Maaseutuliikenteen matkustajilla on samat tiedontarpeet kuin kaupunkiliikenteen matkustajilla, mutta informaatio on huonompitasoista, sillä matkustajat ovat vähäiset. Maaseutuliikenteessä on enemmän poikkeuksia ja poikkeamia, mikä tekee informaation matkustajalle vaikeaselkoiseksi. Matkustajien yleisimmät virheet aikataulujen luvussa ovat seuraavia:

- Katsotaan vain yhtä linjaa, vaikka voi olla muitakin vaihtoehtoja, joilla pääsee haluttuun paikkaan.
- Parasta vaihtoyhteyttä ei löydetä
- Ei huomata koulujen loma-ajan muutoksia
- Ei huomata reittimuutoksia

Ongelmana on myös pysäkeiltä puuttuva informaatio ja epävarmuus häiriötilanteissa. Kuxaprojektissa kehitettiin ympäri maata kattavan informaation nykytilan kartoituksen perusteella uudet selkeämmät aikataulut. Matkustajat tekivät uusien aikataulujen luvussa vähemmän virheitä ja lukivat niitä nopeammin. Kokoelma-aikataulut ja tieto liittynnöistä helpotti matkustajia eniten. Uusissa aikatauluissa on myös merkittynä koulujen lomien päivämäärät.

Keskustelut käyttäjien kanssa ovat kuitenkin osoittaneet, että tarpeet aikatauluille ovat erilaisia, eivätkä kaikki pitäneet uusia aikatauluja vanhoja parempina. Vanhoja ei tulisikaan hävit-

tää, vaan täydentää niitä uusilla. Uusien ja monipuolisempien aikataulujen myötä painatuskustannukset voivat kasvaa todella suuriksi, mutta päädyttiin uusien aikataulujen julkaisemiseen Internetissä, josta ne sai halutussa koossa tulostaa itselleen. Aikatauluja sai myös tilata, jos internetiä ei ollut.

Kuxatrafikenissa on myös tehty suoramarkkinointia soittamalla ihmisille. Heiltä kysyttiin, että voisivatko he ajatella kokeilevansa Kuxabusseja tai lääninliikennettä jollakin sellaisella matkalla, johon he nykyään käyttävät autoa. Puhelinmarkkinoinnin tulos oli, että lähes kaikki (99 %) tuntevat liikenteen. Vain 2 % halusi lisätietoa. Informaation puute ei ole syynä joukkoliikenteen käyttämättömyyteen vaan lähinnä puutteet vuorotarjonnassa. Puhelinhaastatelluista ihmisistä 27 % ja kyselylomakkeeseen vastanneista 40 % oli matkustanut Kuxatrafikenilla.

Koordinointia Gotlannissa¹⁹

Gotlannin saarella Ruotsin itärannikolla on tehty yhteiskunnan maksamien kuljetusten ja joukkoliikenteen kehitystyötä, joka on liittynyt neljäänkin eri sateenvarjohankkeeseen.

ARTS-projektissa toteutettu SAMKOM liikennekokeilu käsitti koko saaren (kaikkiaan 31 500 asukasta), lukuun ottamatta Visbyn kaupunkia ja Hemsen, Klintehamnin ja Roman kyliä. Demonstraation tavoitteena on kerätä kaikkien julkishallinnon rahoittamien liikennepalveluiden ja kutsu-ohjattujen liikennepalveluiden hallinto ja talous samaan kunnalliseen toimikuntaan ja yhtenäistää liikenteeseen liittyvät, eri käyttäjäryhmiä koskevat säännöt (maksut, liikennöintiajat jne.), jotta voitaisiin tarjota korkeatasoista joukkoliikennepalvelua maaseudulla.

Kutsuohjattua liikennettä ajettiin takseilla tai minibusseilla (8 matkustajapaikkaa) ja koordinoitiin tavallisen linja-autoliikenteen kanssa. Liikenteen nimi oli Plustrafiken ja sillä pääsi lähimpään kylään, missä voi vaihtaa Visbyn menevään tavalliseen linja-autoon. Kaikkiaan kokeilussa tehtiin noin 350 matkaa kuukaudessa. Käyttäjät olivat hyvin tyytyväisiä palvelun kaikkiin puoliin (luotettavuus, mukavuus, kuljettajat, varaustapa jne.). Liikennepalvelu paransi olennaisesti ihmisten pääsyä eri palveluihin. Matkustajien tavallinen vastaus käyttäjäkyselyn avoimessa kohdassa oli: "En pystyisi elämään maaseudulla ilman Plustrafiken-palvelua", "Minä ja perheeni olisimme jääneet kylään asumaan, jos olisimme tienneet Plustrafiken-palvelun olemassaolosta". Ostoksilla ja apteekissa käynti olivat tavallisimmat matkustamisen syyt. Useimmat käyttäjät olivat vanhempaa väkeä. Nuorisoa varten käynnistetyssä iltaliikenteessä on ollut vähän käyttäjiä.

Kunnan asettamat yleistavoitteet saavutettiin, mutta ei kuitenkaan saatu integroitua olemassa olevia ja joskus rinnakkaisia palveluja (kutsu-ohjatut vanhusten ja liikuntaesteisten kuljetukset - erityiskuljetukset – ja terveystalouden kuljetukset) toivotussa määrin. Kokeilun arvioinnissa syntyi näkemys, että koordinoinnin onnistumiseksi olisi tärkeää, että kaikki palvelut hoitaisi sama liikenteenharjoittaja (tai muodostettaisiin pienempien liikenteenharjoittajien yhteenliittymä) ja että MYK koordinoisi matkat varausjärjestelmän avulla.

Plustrafikenin matkustajamäärät ovat kasvaneet. Kustannukset matkaa kohden ovat laskeneet. Palvelu jatkuu ja lisää vuoroja tullaan avaamaan.

Matkustajien ja kuljettajien mukaan ulkopuoliset tietävät hyvin vähän palvelusta. On tärkeää saada asukkaat tuntemaan palvelu ja myös se, että palvelu on tarkoitettu kaikille – ei pelkäs-

¹⁹ Rural Transport Handbook. ARTS ja www.transportide.se (05/2005)

tään vanhuksille ja liikuntaesteisille. Plustrafiken ei aiheuttanut mitään liikenteenharjoittajien huomaamaa merkittävää vaikutusta liiketoimiinsa. Palvelu muodostaakin hyvin pienen osan heidän liiketoimistaan.

Muita kokemuksia

Kokeiluilla ei aina saavuteta toivottuja vaikutuksia, vaikka ne olisivat hyvin suunniteltuja ja joukkoliikenteen tarjonta merkittävästi paranisi. Götenessä ja Varassa kokeiltiin ”parannettua lähiliikennettä” (Närtrafik) tarjoamalla 5 matkustuskertaa päivittäin. Tarjontaa lisättiin avaamalla koulukuljetuksia, lisäämällä kutsuliikennettä ja kehittämällä eri tapoja matkan varaukseen. Varan kunnassa liikenne oli käytössä jopa 00–01 välisenä aikana perjantai ja lauantaiyönä. ”Parannettu lähiliikenne” lisäsi matkustamista asukasta kohden enemmän kuin ”lähiliikenne” muualla Skaraborgissa. Vaihtoehdoksi joukkoliikenteelle mainittiin kävely ja pyöräily. Vaikka parannettu liikennetarjonta ei näkynytkään matkustustavoissa, oli nähtävissä selkeä yhteys asukasta kohden tehtyjen matkojen ja kokonaisliikennetarjonnan välillä. Alueilla, joissa on päivittäistä liikennetarjontaa, matkustus kasvaa, kun taas alueilla, joissa ei ole päivittäistä yhteyttä, se vähenee. Liikennettä käyttävät ovat tyytyväisempiä maaseutuliikenteeseen kuin ne, jotka eivät käytä liikennettä. Kutsujoukkoliikenteellä nähdään potentiaalia parantaa palvelutasoa maaseudulla, jos ihmiset vain saadaan kokeilemaan liikennettä.²⁰

Götenen ja Varan koulukuljetuksissa, eikä koulukuljetuksissa yleisestikään useimmiten ole tehostamismahdollisuuksia, eikä tilaa avata niitä muille matkustajille. Lisäksi koulutoimen näkökulmasta kaikille avoimena liikenteenä hoitaminen ei tuo koulutoimelle säästöä (vaan linjaliikenteelle), joten niiden kehittämiseen koulutoimen näkökulmasta ei ole suurta intressiä.^{20 21}

Yhteiskunnan maksamissa kuljetuksissa kokonaisuutena on kuitenkin suuria säästömahdollisuuksia.²² Erikseen toimivat järjestelmät nähdään ongelmana. Maaseutuliikenteen tulisi olla sopivaa useille käyttäjäryhmille. Lippujärjestelmien ja informaation yhtenäistämiseksi on ehdotettu muun muassa, että kaikkien linjaliikennettä ja liityntäliikennettä linjaliikenteeseen ajavien operaattoreiden tulisi tuottaa informaatiota standardisoidussa muodossa.

Tietoa matkustajista

Maaseutuliikenne on tyypillisesti sovitettu työ- ja kouluaikeisiin. Muilla matkustustarpeilla on usein liian pieni kysyntä, jotta tarpeisiin voitaisiin vastata. Reitit on usein suunniteltu kattamaan laajoja alueita, jolloin matka-aika voi olla suhteellisen pitkä. Kutsujoukkoliikenteellä tehdään useimmiten ostos- ja asiointimatkoja.

Ruotsin peruskoulun oppilaista 29 % on oikeutettuja koulukuljetukseen. Noin puolet matkustaa linjaliikenteessä ja puolet muulla tavoin järjestetyissä kuljetuksissa. Taajama-asteella ja koulukuljetusoikeutettujen määrällä on selkeä yhteys. Noin 50 %:lla oppilaista on koulukuljetus kunnissa, joissa taajama-aste on alle 60 %. Kunnissa, joissa taajama-aste on yli 80 %, koulukuljetusoikeutettuja on noin 20 %.

²⁰ Kollektivtrafik i trafiksvaga områden. Delrapport till Kollektivtrafikkommitten, mars 2003.

²¹ Slutredovisning av projekt GLITTER Försök med utvecklad landsbygdstrafik, Preliminär rapportför diskussion på seminarium 15 maj, 2003.

²² Den goda resan Dalarna, Rapport från utredningen Dalarnas Framtida Kollektivtrafik, Landstinget Dalarna, dalarnas Kommunförbund, Dalarnas Kommuner, 09/2003.

Tukholman alueen pohjoispuolella sijaitsevassa Dalarnan läänissä on 280 000 asukasta ja asukastiheys vaihtelee välillä 2-80 asukasta/km². Bussiliikenteen matkoista keskimäärin 30 % on koululaisten tekemiä, joillakin linjoilla jopa 80 %. Dalarnan läänissä kartoitettiin nuorison joukkoliikenteen käyttöä 15–25 -vuotiaille suunnatulla kyselyllä (450 vastaajaa). Selvisi, että linja-automatkustaminen vähenee voimakkaasti nuorten iän lisääntyessä. Alle 20 vuotiaista 77 % matkustaa bussilla, kun yli 20 vuotiaista enää 25 % käyttää bussia.²³

²³ Den goda resan Dalarna, Rapport från utredningen Dalarnas Framtida Kollektivtrafik, Landstinget Dalarna, dalarnas Kommunförbund, Dalarnas Kommuner, 09/2003